



Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas

Universidade Técnica de Lisboa

Igualdade de Oportunidades: Um Olhar Sobre as Barreiras Arquitectónicas à Acessibilidade

Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Gestão e Políticas Públicas

Mestranda Diana Carolina de Freitas Teixeira

Orientadora Professora Auxiliar Maria Engrácia Cardim

Lisboa

2010

Índice de Conteúdo

| | |
|--|----|
| Índice de Figuras..... | 5 |
| Índice de Gráficos | 5 |
| Índice de Mapas | 6 |
| Índice de Tabelas | 7 |
| Índice de Anexos | 8 |
| Agradecimentos | 11 |
| I. Introdução | 14 |
| II. Metodologia..... | 17 |
| 1. Enquadramento e problematização..... | 17 |
| 2. Metodologias | 19 |
| 3. As técnicas de recolha de dados | 29 |
| 3.1. Matriz de Parametrização: considerações gerais..... | 34 |
| 3.2. Trabalho de campo | 61 |
| 3.3. Tratamento dos dados – Guia Geral..... | 62 |
| III. O papel e o processo de produção das Políticas Públicas..... | 71 |
| 1. O papel das Política Pública e das Políticas Transversais | 71 |
| 2. Tipologias das Políticas Públicas e Políticas transversais | 75 |
| 3. Política Social | 80 |
| 4. Implementação da Política..... | 85 |
| 4.1. A abordagem Top-Down..... | 87 |
| 4.2. A abordagem Bottom-up..... | 92 |
| 4.3. Investigação de 3ª geração | 94 |
| IV. Construção social do problema e acessibilidade como um problema social | 96 |
| 1. Construção social do problema e agenda política..... | 96 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 2. | A acessibilidade como um problema social segundo uma perspectiva diacrónica | 101 |
| 3. | Identificação e definição do Problema | 106 |
| V. | Acessibilidade..... | 109 |
| 1. | Abordagem conceptual da Acessibilidade..... | 109 |
| 2. | Igualdade de oportunidades, direitos humanos e constitucionais – cidadania..... | 111 |
| 3. | Caracterização da população com deficiência em Portugal e o estado da acessibilidade..... | 115 |
| VI. | Política de Acessibilidade..... | 119 |
| 1. | Sobre o discurso e as práticas | 119 |
| 2. | Quadro legal..... | 122 |
| 2.1. | Enquadramento legal..... | 122 |
| 2.2. | Características do corpo legal do Decreto-lei 163/06 de 8 de Agosto | 129 |
| 2.3. | Lacunas | 132 |
| VII. | Análise dos dados | 138 |
| 1. | Opções Pedonais..... | 141 |
| 1.1. | Passeios | 144 |
| 1.2. | Passeios Com Passagens de Peões | 147 |
| 1.3. | Visão por Itinerário | 151 |
| 1.4. | Escadas e Rampas na Via Pública..... | 161 |
| 2. | Opção Transportes Públicos | 167 |
| 2.1. | Paragens Autocarro | 167 |
| 2.2. | Visão por Itinerário | 170 |
| 2.3. | Metro | 178 |
| VIII. | Conclusões Gerais..... | 186 |
| 1. | Diagnóstico das Acessibilidades..... | 186 |

| | |
|---|-----|
| 1.1. Mobilidade entre pontos..... | 186 |
| 1.2. Acessibilidade aos Edifícios | 188 |
| 1.3. Considerações finais da análise..... | 190 |
| 2. A transversalidade da Política de Acessibilidade | 192 |
| Bibliografia | 197 |
| Índice de Anexos | 207 |

Índice de Figuras

| | |
|--|-----|
| Figura 2 – Zona livre de permanência | 51 |
| Figura 3 - Políticas Transversais..... | 78 |
| Figura 4 - Evolução do quadro legal..... | 126 |
| Figura 5 - I Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade | 127 |

Índice de Gráficos

| | |
|---|-----|
| Gráfico 1 - Inclinação na generalidade dos passeios | 145 |
| Gráfico 2 - Passeios com passagens de peões – Classificação Geral | 147 |
| Gráfico 3 - Passeios com passagens de peões – Classificação Sem Sinalização Táctil | 149 |
| Gráfico 4 - Semáforos das passagens de peões no IT1 | 151 |
| Gráfico 5 - Semáforos nas passagens de peões no IT2..... | 154 |
| Gráfico 6 - Semáforos no IT3 | 156 |
| Gráfico 7 - Passeios onde estão localizadas as paragens com passagem de peões – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 167 |
| Gráfico 8 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 168 |
| Gráfico 9 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT1 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 170 |
| Gráfico 10 - Passeios das Paragens no IT1 – Classificação Sem Sinalização táctil..... | 171 |
| Gráfico 11 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT2 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 172 |
| Gráfico 12 - Passeios das paragens no IT2 – Classificação Sem Sinalização táctil | 172 |

| | |
|---|-----|
| Gráfico 13 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT3 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 174 |
| Gráfico 14 - Passeios das paragens no IT3 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 174 |
| Gráfico 15 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT4 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 175 |
| Gráfico 16 - Passeios das paragens no IT4 – Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 176 |
| Gráfico 17 - Classificação do Metropolitano de Lisboa | 183 |
| Gráfico 18 - Classificação do Metropolitano de Lisboa segundo uma perspectiva menos restrita..... | 185 |

Índice de Mapas

| | |
|---|-----|
| Mapa 1 - Percurso Observado..... | 27 |
| Mapa 2 - Passeios e Passagens de Peões - Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 143 |
| Mapa 3 - Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no Percurso - Classificação Sem Sinalização Táctil | 150 |
| Mapa 4 - Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no IT1 - Classificação Sem Sinalização Táctil | 153 |
| Mapa 5 - Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no IT2 - Classificação Sem Sinalização Táctil | 155 |
| Mapa 6 - Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no IT3 - Classificação Sem Sinalização Táctil | 158 |
| Mapa 7 - Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no IT4 - Classificação Sem Sinalização Táctil | 160 |
| Mapa 8 - Paragens de Autocarro e Estações de Metro - Classificação Sem Sinalização Táctil | 169 |
| Mapa 9 - Paragens de Autocarro - Classificação Sem Sinalização Táctil | 177 |
| Mapa 10 - Paragens de Autocarro e Estações de Metro – Classificação Geral | 322 |

| | |
|---|-----|
| Mapa 11 - Passagens de Peões no IT1 – Classificação Geral..... | 323 |
| Mapa 12 - Passeios e Passagens de Peões – Classificação Geral | 324 |

Índice de Tabelas

| | |
|--|-----|
| Tabela 1 - Itinerários e sua caracterização | 28 |
| Tabela 2 - Matriz de determinação de intervalo | 64 |
| Tabela 3 - Matriz de verificação de elementos | 64 |
| Tabela 4 - Matriz dos elementos observados segundo uma escala gradual | 65 |
| Tabela 5 - Matriz de verificação de condições compostas | 66 |
| Tabela 6 - Cruzamento de dois atributos | 67 |
| Tabela 7 - Cruzamento de n atributos | 68 |
| Tabela 8 - Cruzamento de atributos com diferentes classificações | 69 |
| Tabela 9 - Cruzamento de n atributos com diferentes categorizações (situação invertida)..... | 69 |
| Tabela 10 - Atributo inexistente | 70 |
| Tabela 11 - Distribuição das pessoas com deficiência por região (%) | 115 |
| Tabela 12 - População com deficiência por grupos etários | 116 |
| Tabela 13 - População com Deficiência Segundo o sexo e por tipo de deficiências..... | 117 |
| Tabela 14 - Valor das coimas | 130 |
| Tabela 15 - Quadro Sinóptico dos Parâmetros de Observação..... | 138 |
| Tabela 16 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade relativos aos passeios e às passagens de pões | 148 |
| Tabela 17 - Inclinação dos passeios no IT4..... | 161 |
| Tabela 18 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade às passagens de peões desniveladas | 162 |

| | |
|--|-----|
| Tabela 19 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade relativos aos transportes públicos | 165 |
| Tabela 20 - Atributo dos Abrigos das paragens no IT1 | 171 |
| Tabela 21 - Atributos dos abrigos das paragens no IT2..... | 173 |
| Tabela 22 - Atributos dos abrigos das paragens no IT4..... | 176 |
| Tabela 23 - Atributos da sinalética na estação de metro..... | 179 |
| Tabela 24 - Atributos dos Patamares, Galerias e Corredores | 179 |
| Tabela 25 - Atributos dos Átrios das Estações de Metro..... | 180 |
| Tabela 26 - Caracterização dos ascensores das estações de metro | 182 |
| Tabela 27 - Atributos do cais das estações de metro | 182 |
| Tabela 28 - Mobilidade entre pontos | 186 |
| Tabela 29 - Acessibilidade entre pontos - Classificação Sem Sinalização Táctil..... | 187 |
| Tabela 30 - Acessibilidade do meio edificado..... | 188 |
| Tabela 31 - Percentagem da tipologia de itens e critérios observados | 189 |

Índice de Anexos

| | |
|---|-----|
| Anexo 1 - Passeios e Caminhos de Peões - Categorizações | 210 |
| Anexo 2 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões..... | 215 |
| Anexo 3 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões | 218 |
| Anexo 4 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminho de Peões A | 220 |
| Anexo 5 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões A..... | 221 |
| Anexo 6 - Ficha de Observação das Passagens de Peões | 223 |
| Anexo 7 - Formulário Explicativo das Ficha de Observação da Passagens de Peões | 224 |

| | |
|--|-----|
| Anexo 8 - Ficha de Observação dos Semáforos | 225 |
| Anexo 9 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Semáforos | 226 |
| Anexo 10 - Escadaria Internas, na Via Pública e nas Passagens de Peões Desniveladas - Categorização | 228 |
| Anexo 11 - Ficha de Observação da Escadaria na Passagens de Peões..... | 234 |
| Anexo 12 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação da Escadaria nas Passagens de Peões..... | 235 |
| Anexo 13 - Ascensores - Categorizações | 239 |
| Anexo 14 - Ficha de Observação dos Ascensores | 242 |
| Anexo 15 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Ascensores | 243 |
| Anexo 16 - Rampas – Categorizações | 247 |
| Anexo 17 - Ficha de Observação das Rampas..... | 252 |
| Anexo 18 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Rampas | 253 |
| Anexo 19 - Estações de Metro - Categorizações | 257 |
| Anexo 20 - Ficha de Observação das Estações de Metro | 263 |
| Anexo 21 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Estações de Metro..... | 266 |
| Anexo 22 - Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores | 270 |
| Anexo 23 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores | 271 |
| Anexo 24 - Máquina Automática de Venda de Títulos - Categorização | 274 |
| Anexo 25 - Paragens – Categorização | 277 |
| Anexo 26 - Ficha de Observação das Paragens | 279 |
| Anexo 27 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação das Paragens..... | 281 |
| Anexo 28 - Análise dos Passeios | 284 |
| Anexo 29 - Análise dos passeios - Visão por itinerário..... | 285 |
| Anexo 30 - Análise das passagens de peões | 292 |

| | |
|--|-----|
| Anexo 31 - Análise das passagens de peões – visão por itinerário..... | 296 |
| Anexo 32 - Escadaria: Passagens de peões desniveladas | 308 |
| Anexo 33 - Rampas: passagens de peões desniveladas | 308 |
| Anexo 34 - Análise dos passeios com passagens de peões: visão por itinerários..... | 309 |
| Anexo 35 - Paragens de Autocarro | 313 |
| Anexo 36 - Análise das Paragens de Autocarro: visão por itinerário | 315 |
| Anexo 37 - Análise do Metro..... | 319 |
| Anexo 38 - Mapas..... | 321 |

Agradecimentos

Numa viagem de regresso a Lisboa, lugar onde vivera a sua experiência Erasmus, a Marina, minha amiga catalã, ofereceu-me um livro que mudou a minha vida: o *Guía de la Barcelona Accesible*.

- Agora não tens desculpa para não me ires visitar! – disse a Marina com um sorriso no rosto – Aqui conseguirás ver todos os sítios que podes visitar e quais os transportes acessíveis para lá chegar. – Continuou a explicar com o seu sotaque português bem fofo.

Assim, iniciei os preparativos para a viagem que revolucionou a minha concepção de urbanismo e dos princípios de igualdade e cidadania.

Com esta viagem pude ver a concretização de uma cidade acessível, onde uma pessoa com incapacidade pode sair à rua sem se preocupar com a forma de conseguir chegar ao destino pretendido, onde os passeios são convidativos para caminhadas seguras e confortáveis. Uma cidade cuja sensação de levitar pela via pública é uma constante. Um sítio onde é dispensado a concepção de mapas mentais dos percursos a realizar, de forma a desviarmo-nos dos passeios intransponíveis, das passagens de peões desniveladas e, até mesmo, de planearmos quais os atalhos e as entradas das garagens (para subir os passeios) a serem utilizados. Enfim, uma cidade onde os prédios antigos não constituem uma razão ideal para a isenção da aplicação das condições de acessibilidade.

Recordo com um sorriso nos lábios as vezes que tirámos fotografias às rampas e aos ascensores em lugar das maravilhas arquitectónicas existentes pela cidade. Estávamos completamente perplexos e radiantes com a concentração de rampas e ascensores naquela cidade. As pessoas paravam indignadas e sem compreender que aquela associação harmoniosa entre o belo e o acessível é uma realidade insólita.

A existência de uma cidade acessível deixou de estar no domínio das ideias para estar no domínio físico. Uma cidade de todos e para todos deixa de ser um sonho, uma realidade longínqua e impossível de alcançar. Passa a ser uma realidade tangível e existente no nosso país vizinho.

Na vinda para Lisboa, estando encantada pela contemplação do paraíso para as pessoas que, tal como eu, possuem limites à mobilidade, não pude deixar de ficar triste e indignada com a discrepância das condições de acessibilidades então existentes.

O que foi feito para melhorar as condições de acessibilidade em Portugal? Porque estamos tão longe dos nossos vizinhos espanhóis? O que correu mal? Um emaranhado de perguntas interpelavam a minha razão. Este confronto de realidades veio aguçar a vontade já existente, e que aliás sustentou a minha vinda para este mestrado, de compreender os factos e de realizar um contributo qualificado para a melhoria das condições de acessibilidade.

Assim, começo por agradecer a todas as pessoas que me acompanham nesta luta contra as barreiras arquitectónicas. Às pessoas que estão comigo e que, de alguma forma, sentem as dificuldades existentes numa cidade que não está preparada para todos. Às pessoas que, ao meu lado, interiorizam o significado da “batalha das acessibilidades”.

À minha orientadora, Professora Auxiliar Maria Engrácia Cardim, pelos ensinamentos que, tal como um mestre instruí os seus discípulos, tem transmitido durante esta longa jornada.

À oportunidade de participar no PIAPP; ao ISCSP e ao seu apoio.

À Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa pela disponibilização da base cartográfica da cidade de Lisboa, do *software* específico e de toda a ajuda necessária para efectuação do trabalho cartográfico.

À equipa maravilha (Luís, Luísa e Rui) pelo empenho e dedicação depositados no projecto. Pelos momentos de companheirismo inesquecíveis.

Aos meus amigos e colegas que, com a sua dedicação e conhecimento, contribuíram para a multidisciplinaridade exigida na realização deste trabalho.

Aos meus amigos que, à semelhança da Marina, manifestam constantemente os desígnios do companheirismo e da afeição. Àqueles que me ensinaram a rir das dificuldades,

transformando-as em meras contrariedades passíveis de contornar, quando a *vontade* fala mais alto.

A quem faz parte da minha grande família lisboeta.

Às pessoas que me ajudam nas tarefas que a minha força não permite desempenhar.

E, em especial, à minha família que, desprovida de preconceitos, tratou a diferença como um elemento comum do corpo humano, uma característica inerente à diversidade humana. Por apoiar as minhas decisões e estar na minha retaguarda quando preciso. Simplesmente por me amar.

I. Introdução

Lisboa, capital europeia fundada por Ulisses, a cidade do Tejo e das sete colinas está longe de ser uma cidade para todos. Cidade antiga, a sua morfologia e o seu traçado conferem-lhe características nem sempre favoráveis a quem a percorre. Tecido edificado, ruas, transportes e uma urbanização pouco articulada, transformam-na num desafio ciclópico para quem tem limitações físicas à mobilidade.

Às barreiras arquitectónicas aliam-se espaços físicos de circulação pedonal inexpugnáveis e transportes hostis para quem se vê permanente ou temporariamente com problemas de mobilidade, tornando-lhe impossível o acesso a bens e serviços públicos, não raras vezes, básicos. As inacessibilidades a serviços de saúde, de educação, entre outros, inibem o exercício pleno de cidadania às pessoas que se encontram confinadas à rigidez dos seus espaços de dependência.

Contudo, o número de pessoas naquelas circunstâncias vem aumentando, quer por força da Demografia e da Medicina, quer pela acção de acidentes ocorridos num quotidiano de risco. A sua visibilidade também vem aumentando pelo fenómeno de uma maior abertura de mentalidades, que permite que o que era escondido agora “saia do armário”. Se a aceitação e o convívio com a diferença conduzem a uma nova visibilidade, a redução das condições de manutenção dos “armários fechados” também tem desempenhado o seu papel.

Em Portugal estima-se que cerca de 6% da população total possua uma qualquer incapacidade. Àquele valor há que acrescentar o número de pessoas com reduções temporárias de mobilidade (grávidas, lesões temporárias, etc.), bem como o acréscimo da população envelhecida, também ela potencial e crescentemente detentora de dificuldades de mobilidade.

A evolução da representação social das pessoas com deficiência, assente no seu entendimento, não como um problema individual, mas como uma questão eminentemente social, sustenta o aumento da consciência colectiva e da responsabilidade política na inclusão social destas pessoas.

A acessibilidade do meio urbano ocorre quando existe *adaptabilidade*, ou seja, “quando a concepção de um lugar é de tal forma planeado que pode ser adaptado às necessidades do utilizador, sempre que se torne necessário” (Conselho Nacional, 2001).

A acessibilidade consta nos discursos políticos e presumíveis pretensões dos nossos políticos e dos nossos governos, sem que, todavia, se concretizem acções que surtam os efeitos desejados na eliminação das limitações.

Assim, negligencia-se a igualdade de oportunidades para aqueles que, por possuírem uma condição física diferente, se vêem impossibilitados de usufruir de todas as “igualdades” dos seus semelhantes. Trata-se de uma igualdade diferenciada, de acordo com os preceitos de valorização social que estipulam as prioridades do campo de acção política e dissimulam os aspectos, ditos secundários, destinados às minorias, colocando-as na penumbra da intervenção social e política.

Paradoxalmente, verifica-se um consenso generalizado da comunidade internacional relativo à necessidade de garantir, efectivamente, o respeito pela integridade, dignidade e liberdade individual dos cidadãos portadores de deficiência, bem como de formular políticas, definir programas e promulgar leis que proíbam a discriminação.

A Política de Acessibilidade, mais concretamente o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, à via pública e aos edifícios habitacionais, encontra-se presente em todos os domínios da política pública (educação, emprego, habitação, etc.). A sua transversalidade deve-se ao facto de interferir nas políticas verticalizadas, que assegurem os princípios da igualdade de oportunidade e da cidadania. Constitui um objectivo deste trabalho a verificação da garantia destes princípios, verticalmente concretizados, mas transversalmente defendidos pela política de acessibilidade.

Mais do que providenciar medidas para eliminar as barreiras, trata-se de monitorizar a sua efectiva e coerente operacionalização. Não basta apenas colocar uma rampa ou um elevador num edifício. É imprescindível que essa rampa tenha, entre outros aspectos, uma largura e inclinação adequadas, bem como é indispensável que o elevador possua, por exemplo, o dimensionamento mínimo para a entrada de uma pessoa em cadeira de rodas.

Assim sendo, o conceito de acessibilidade amplifica-se para um conceito de acessibilidade funcional, isto é, um conjunto de especificidades rigorosamente estabelecidas que devem ser observadas por produtos, ambientes, programas e serviços, de modo a permitir a sua utilização adequada, proveitosa e coerente por todas as pessoas, garantindo a segurança, o conforto e a igualdade de oportunidades.

A desatenção face aos pormenores essenciais para a superação das barreiras poderá causar a aparição de uma outra barreira, ou, até mesmo, a geração de uma barreira ainda maior. Deste modo, torna-se crucial que as medidas adoptadas pelas entidades responsáveis sejam minuciosamente planeadas e projectadas para conseguir o acesso efectivo a bens e serviços.

Assim, importa avaliar as lacunas do texto legal que comporta o conjunto de normas técnicas reguladoras das condições de acessibilidade, atendendo à dicotomia entre o que existe e o que deveria estar legislado (coerência da lei).

O recurso a regulamentação europeia e a de alguns países representantes de exemplo de boas práticas, como é o caso de Espanha, constitui um importante instrumento de comparação.

Para concluir, teremos a análise entre o que está legislado e as condições reais de acessibilidade na cidade de Lisboa (coerência externa e diferenciação entre discurso e práticas), através do levantamento técnico das acessibilidades da via pública e dos transportes (paragens de autocarro e estações de metro), no percurso total (ida e volta de cerca de 30km.

Tais condições serão posteriormente colocadas em carta e num programa georeferenciado (ArcMap), por forma a que se vejam representadas em “guia das acessibilidades”, segundo classificação elaborada para o efeito.

II. Metodologia

1. Enquadramento e problematização

O trabalho de investigação desenvolvido enfatiza a Implementação de Políticas Públicas a partir da análise de processos para identificação dos pontos críticos e definição de itinerários de sucesso (e de insucesso) da implementação, avaliação e finalização das políticas, focalizando-se nos seguintes pontos basilares:

- Políticas Públicas Transversais – a transversalidade, enquanto atributo de políticas que, pela sua *multi* afectação se cruzam com agências e políticas verticalizadas
- Cidadania e igualdade de oportunidades para todos como *main stream* – políticas transversais no contexto de implementação das políticas públicas verticalizadas.

A Política Portuguesa de Acessibilidade (e as Leis que a concretizam) pelo atributo de *multi* afectação que possui, enquanto política transversal, torna-se responsável pela criação de efeitos que se repercutem nos domínios das políticas verticalizadas. Assim, a articulação daquela política com políticas verticalizadas, num quadro de implementação *pluri* agências, produz implicações relevantes na concretização e efectivação dos propósitos pelas quais estas foram confinadas.

Aquele Política de Acessibilidade, enquanto conjunto de medidas de garantia de princípios basilares da Igualdade de Oportunidade e de Cidadania constitui, portanto, uma política que atravessa todos os aspectos temáticos das políticas verticalizadas.

Enquanto definição das políticas transversais, compreende-se políticas que interceptam as cadeias de comando, dando, portanto, sentido ao *mian stream* das políticas verticalizadas. Deste modo, convergem para todos os domínios políticos constituintes do aparelho burocrático, abrangendo todas as áreas de acção política, de forma a coadjuvar cláusulas

directorias para a concretização e consolidação dos princípios fundamentais regentes de uma sociedade moderna.

Poder-se-á afirmar, portanto, que o Direito à Igualdade constitui um dos princípios fundamentais dos Estados Democráticos e um direito constitucionalmente defendido pelo Estado Português, o que conforma este princípio como um dos âmagos das políticas públicas em Portugal.

A privação daquele princípio fundamental ameaça a garantia da existência um Estado Democrático efectivo, pois a Acessibilidade constitui um elemento fulcral na promoção do bem-estar e qualidade de vida, bem como representa um meio indispensável para o exercício do direito de cidadania e de participação plena. Desta feita, a congruência das políticas públicas transversais face à concretização deste princípio, corresponde a um aspecto fulcral na concretização da igualdade para todos.

Neste sentido, o âmbito da pesquisa do processo de implementação de uma política incorre sobre a política horizontal, no caso concreto da Política de Acessibilidade, decorrente de um processo de averiguação das diferenças entre o contido nas Leis das Acessibilidades e o existente no terreno.

Para o efeito, procedeu-se à análise das disparidades entre o discurso e as práticas no decorrer do processo de implementação de políticas públicas, isto é, à análise das discrepâncias entre o discurso oficial e a confirmação das práticas, mais concretamente, com a averiguação do sentido e da dimensão do *gap* entre o discurso oficial e o estado efectivo das acessibilidades na cidade de Lisboa.

Assim, a análise exerceu-se sobre as Políticas de Acessibilidade em Portugal, integrando: a averiguação do sentido e da dimensão do *gap* entre o discurso oficial e o estado efectivo das acessibilidades na cidade de Lisboa, diagnosticado através de parametrizações concebidas para o efeito e a avaliação da congruência interna das políticas de acessibilidade, identificando as disfunções e as lacunas da política de acessibilidade, face aos seus objectivos propostos e aos propósitos defendidos pelas políticas verticais.

2. Metodologias

A análise do que, efectivamente, ocorre no terreno, considerando o discurso político e o processo de implementação da política pelas agências de execução, constituiu o objectivo da presente dissertação.

Lisboa, por ser a capital administrativa do nosso país, cidade que constitui o principal centro económico, sociocultural e de recreio é (deveria ser...) também uma cidade responsável por “dar o exemplo” ao nível do cumprimento do estatuído nas políticas públicas. Desta feita, determinamos a cidade de Lisboa como primeira área de estudo do trabalho.

Propomo-nos, portanto, realizar a análise das discrepâncias entre o discurso oficial e a confirmação das práticas, concretamente com a averiguação do sentido e da dimensão do *gap* entre o discurso oficial e o estado efectivo das acessibilidades na cidade de Lisboa.

Para o efeito, optou-se por uma estratégia metodológica situada no âmbito do Estudo de Caso, definida por Yin como uma abordagem empírica que (por Carmo *et al*, 1998:216):

- Investiga um fenómeno actual no seu contexto real;
- Não existe uma clara evidência dos limites entre determinados fenómenos e o seu contexto;
- São utilizadas muitas fontes de dados.

De acordo com o mesmo autor, este tipo de metodologia deve constituir uma estratégia preferida quando há a pretensão de responder as indagações de “como” ou “porquê”. Esta metodologia parece-nos, portanto, conveniente e adequada para o processo de aferição de como os desígnios da acessibilidade estão a ser implementadas no terreno (Carmo *et al*, 1998:216).

Segundo Merriam, um estudo de caso qualitativo constitui-se com (Carmo *et al*, 1998:217):

- 1) Particular – focalizado num determinado acontecimento, situação, programa ou fenómeno;

- 2) Heurístico – conduz à compreensão do fenómeno analisado;
- 3) Indutivo – a maioria destes estudos tem raciocínio indutivo;
- 4) Holístico – considera a realidade na sua globalidade.

Não obstante, de acordo com Yin, nos casos de estudo exploratórios e descritivos, os dados recolhidos podem apelar a natureza qualitativa, quantitativa ou ambas. Yin defende ainda, a evidência da necessidade de definir as questões de investigação, as unidades de análise, a lógica que liga os dados às proposições e os critérios para interpretação dos resultados (Carmo *et al*, 1998:217).

Um estudo de caso misto, com recolha de dados quantitativos e qualitativos, consubstancia uma metodologia mais proveitosa para o nosso objecto de estudo, proporcionando a captação de uma observação amplificada das condições reais.

A pesquisa quantitativa permite-nos a generalização dos resultados, o que permite a facilidade de comparação entre estudos similares, e concede-nos o controle sobre o fenómeno. Por outro lado, a investigação qualitativa confere a profundidade aos dados, dispersão, riqueza interpretativa, contextualização do ambiente, os detalhes e as experiências únicas. Concede, igualmente, uma perspectiva recente, natural e holístico dos fenómenos, bem como, flexibilidade (Sampieri, 2003:15).

Admitimos, portanto, não uma conceptualização metodológica única, mas variada, de forma a obtermos uma análise e uma prática de pesquisa inspiradora da absorção de todos os aspectos compreendidos naquela política pública transversal.

Para o desenvolvimento deste estudo, seguimos os seguintes pressupostos metodológicos:

- 1) Da abordagem empírica resultará uma descrição detalhada e rigorosa daquilo que constitui o objecto de estudo e, por sua vez, encontra-se afecta a um contexto temporal e espacial inerente que não poderá ser ignorado;
- 2) A prossecução da observação *in loco* suscita a construção de *frameworks* de análise do caso concreto que, no momento, são passíveis de validação para futura portabilidade em outros estudos do mesmo âmbito da pesquisa;

- 3) Assumimos várias abordagens conceptuais que possibilitam apresentação de explicações alternativas ao fenómeno e estimulam a sua discussão. Consideramos várias dimensões dos desígnios da Acessibilidade e das necessidades intrínsecas às tipologias da deficiência;
- 4) Consideramos o *texto*, em especial os diplomas legais relativos ao assunto, como material empírico que consubstanciam a emanção do discurso político relevante para o entendimento do objecto de estudo;
- 5) Entendemos a construção da realidade como a racionalização de categorizações baseadas em construções mentais ou fronteiras intelectuais utilizadas para apreender o mundo de forma estruturada. Estamos na eminência de várias realidades, cujo entendimento implica uma categorização, nomeação e atribuição de um significado (Stone, 2002).

Consideramos o conceito de necessidades especiais para todos os grupos sociais, não sendo uma problemática da minoria, mas um facto ordinário e previsível no curso de vida das pessoas (Abberley por Medeiros e Diniz, 2005:110).

As conclusões aferidas na tese de doutoramento da orientadora desta dissertação (Cardim, 2006), bem como o posterior aprofundamento da temática, no âmbito do Projecto “Implementação e Avaliação de Políticas Públicas” (CAPP/FCT), têm conduzido à consubstanciação de alguns pontos críticos para o sucesso ou insucesso da implementação de uma política pública.

Da explanação deste objecto de estudo, constatou-se a frequência da existência de disparidades entre o discurso e as práticas no decorrer do processo de implementação de políticas públicas. A percepção desta discrepância entre as promessas e a descrição da realidade expressa no discurso oficial remete-nos para duas dimensões de análise. Encontramos, assim, dois níveis de análise, o nível do discurso e o nível das práticas, que devem ser contraposto, de forma a aferir a existência, ou não, de disfunções (Cardim, 2006).

Àquela percepção juntamos, ainda, a constatação da existência de discrepâncias entre o almejado nos termos do objecto em análise e o instituído nas políticas que consubstanciam uma nova dimensão. Presenciamos, deste modo, a existência do mundo do *dever ser* e do mundo do estipulado.

Neste sentido, encontramos a existência de três dimensões cujos contrastes importa analisar, designadamente a dimensão do *dever ser*, a dimensão do estipulado e a dimensão da acção.

Assim, para efeitos de análise, prosseguimos o estudo do âmbito de aplicação da lei de acessibilidade considerando as seguintes dimensões:

1. Observação da operacionalização da lei e da observância das normas e disposições a que devem obedecer transportes e vias pública;
2. Identificação das “margens” de diferença entre o estatuído e o verificado;
3. projecção do conceito de “mobilidade” no espaço da cidade e observação real de itinerários de uso necessário, quer ao nível dos meios de transporte público, quer ao nível dos acessos pedonais;
4. Identificação e classificação do estudo e da “(in)viabilidade” de acesso no quadro de um conjunto de itinerários principais na cidade de Lisboa;
5. Construção de um Guia real de “circulação” na cidade de Lisboa, com eventuais contributos para as intervenções indispensáveis a uma circulação livre e viável.

Assim, o âmbito da pesquisa do processo de implementação de uma política incorre sobre a política horizontal, designadamente no caso concreto da Política Social de Acessibilidade, decorrente de um processo de averiguação das diferenças entre o contido nas Leis das Acessibilidades e o existente no terreno. Para tal, propomo-nos realizar observação empírica dos transportes públicos e das zonas pedonais, na perspectiva do seu acesso por cidadãos portadores de mobilidade reduzida.

No desenvolvimento do estudo utilizámos como meios de alcançar os objectivos propostos a utilização:

1. Análise da legislação e sua comparação diacrónica, com identificação das modalidades orientadoras, fiscalizadoras e penalizadoras;
2. Recolha e análise do discurso oficial contextualizando-o no tempo e no espaço;
3. Selecção e codificação de itinerários principais e secundários;
4. Identificação dos troços para deslocação em transporte público
 - a. Observação *in loco* das condições de existência, regularidade e adequação dos meios de transporte, com preenchimentos dos parâmetros observáveis em ficha específica;
5. Identificação dos troços para deslocação pedonal
 - a. Observação *in loco* das condições de piso, rebatimento de lancis e de rampas, largura dos passeios, travessia de ruas, existência de obstáculos, com preenchimentos dos parâmetros observáveis em ficha específica;
6. Conjugação e tratamento da informação obtida, com trabalho de *lançamento em carta*, envolvendo sinalização e legendagem das situações reais e das situações desejáveis;

A comparação entre o discurso e a prática constitui o *focus* de reflexão da pesquisa. Assim, o presente estudo pretende efectuar a análise textual dos diplomas que compõem o corpo legal da política de acessibilidade, bem como dos textos cuja objecto inerente é alusivo ao tema.

Nas peças dos discursos oficiais encontra-se traduzido a construção política do problema a partir da qual encontramos transpostos todos os desígnios das políticas verticalizadas, bem como todas as contemplações da política transversal.

Para fins de análise de tais peças em apreço segue a seguinte estrutura:

- 1) Estudo da construção política do problema;
- 2) Análise dos antecedentes das práticas de implementações e respectivos melhoramentos e revisões das políticas subordinadas ao mesmo tema;
- 3) Promessas e garantias evocadas;

Nos textos legais onde encontramos explanada a totalidade das directrizes emanadas para efeitos de alcance das acessibilidades, torna-se pertinente a análise de coerência interna e da coerência externa. Neste sentido, importa verificar a “cobertura” e a articulação de todos os aspectos que corporizam o conceito de acessibilidade (na lei, nos princípios e determinações). Àquela análise, acresce o estudo de disfunções e lacunas no que concerne à orientação, a concretização e a “desobediência”. Sendo que a medição das consequências da “desobediência” às orientações verticais na concretização dos pressupostos transversais se converte num ponto ênfase deste trabalho.

Se por um lado, todo o discurso político e os trâmites legais merecem uma atenção especial, pois traduzem a deliberação e a intenção política do Governo, por outro, a análise da efectiva implementação constitui critério de medição da eficiência e da eficácia da mesma.

O nível de adequação dos objectivos delimitados da Política de Acessibilidade face às condições reais de acessibilidade do nosso país, consubstancia um objecto categórico para o entendimento da viabilidade da própria política. Esta dissertação pretende, assim, medir o nível de adaptação da política em estudo às condições de fronteira, sustentadas segundo a consideração de prioridades de actuação para a construção de uma cidade plenamente acessível.

Nestas condições de fronteira, segundo uma ordem de faseamentos estabelecida de acordo com as carências existentes, considera-se a mobilidade urbana um facto basilar para a concretização da acessibilidade, o que significa que a via pública e os passeios serão os principais focos incidentes desta investigação.

O quadro de realização da pesquisa que incide sobre a Política de Acessibilidade em Portugal, integra a análise do corpo normativo relativo à acessibilidade física dos espaços públicos, equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais e via pública (Decreto-

lei 163/06, de 8 de Agosto). Para efeitos de estudo serão atendidos somente os aspectos concernentes às vias públicas e ao equipamento colectivo, bem como outros preceitos normativos que o precedem e justificam.

No entanto, enfatizamos que a ausência de pressupostos legais reguladores dos equipamentos receptores dos serviços de transporte levou à necessidade da consideração de desígnios defendidos comunitariamente pela União Europeia.

A reflexão atendida nesta dissertação remete-nos, portanto, para o seguinte plano de questões:

- A. Qual é a tensão entre o discurso e a acção;
- B. O que se passa, de facto, ao nível da implementação no terreno;
- C. Quais as condições de acessibilidade num determinado percurso;
- D. Em que termos as políticas verticalizadas são garantidas pelas políticas transversais;
- E. O que se passa entre as medidas políticas e a realidade existente.

Perante a emergência de tais indagações, surge a necessidade de validar (ou não) as seguintes hipóteses:

- 1) A concretização das políticas verticalizadas decorre do sucesso das políticas transversais;
- 2) Uma política será tanto melhor sucedida quanto mais (e melhor) adequada e ajustada à realidade.

A análise descritiva das condições observadas *in loco* no percurso determinado, segundo uma matriz concebida no âmbito da investigação, segue o levantamento dos atributos em termos de:

- Via pública;
- Paragens de autocarro de serviço de transporte colectivo público;
- Estações de metro.

O estudo de caso incide, como podemos observar pela figura 2, sobre o percurso pedonal entre o Cais do Sodré e o Campo Grande, em ambos os sentidos, numa área total a cartografar com extensão de cerca 33km.

Mapa 1
Percurso Observado



Legenda

- SEPARADORES
- PASSADEIRA
- PASSEIO

0 220 440 880 1.320 1.760 Meters



Dentro do percurso, para efeitos de análise das condições de acessibilidade, foram desenhados itinerários principais que obedecem à seguinte caracterização:

Tabela 1 - Itinerários e sua caracterização

| Itinerário | Troço do Percurso | Características |
|------------|---|---|
| IT1 | Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré | Área Histórica da Baixa, Interface de passageiros de 1º nível, terminal de passageiros, rede rodoviária fundamental, rede ferroviária pesada, área canal ferroviária existente, área de usos especiais, área verde de recreio, área histórica habitacional. |
| IT2 | Restauradores – Marquês de Pombal – Saldanha | Área consolidada de edifícios de utilização colectiva terciária e mista, área verde de recreio, área histórica habitacional, rede rodoviária fundamental, rede ferroviária pesada, interface de passageiros de 1º e 2º nível |
| IT3 | Saldanha – Campo Pequeno – Entrecampos | Área consolidada de edifícios de utilização colectiva terciária e mista, área consolidada de edifícios de utilização colectiva habitacional, área de equipamentos e serviços públicos, área de reconversão urbanística mista, área verde de recreio, rede ferroviária fundamental, rede ferroviária pesada, terminal de passageiros, interface de passageiros de 1º e 2º nível, área canal ferroviário existente. |
| IT4 | Entrecampos – Campo Grande – Entrepósito de Transportes | Área consolidada de edifícios de utilização colectiva terciária e habitacional, área verde de recreio, área de equipamentos e serviços públicos, quintas e jardins históricos, área de reconversão urbanística mista, rede ferroviária fundamental, interface de passageiros de 2º nível. |

* Fonte: Plano Director Municipal de Lisboa, CML

Para complementar a análise das acessibilidades do percurso iremos juntar a características das paragens de autocarro e das estações de metros que se encontrem ao longo do percurso.

Assim, em termos de estações de metro, é considerado um universo de 13 estações, que se dividem em dois grandes domínios a considerar:

- 1) Estações observadas: Terreiro do Paço, Rossio, Restauradores, Marquês de Pombal;

- 2) Estações não observadas: Cais do Sodré, Baixa-Chiado, Avenida, Picoas, Saldanha, Campo Pequeno, Entre Campos, Cidade Universitária, Campo Grande.

Para a conclusão concorre o esclarecimento e análise integrada sobre as categorizações de acessibilidade obtidas.

Da conjugação e tratamento da informação obtida, a partir de uma abordagem de matriz interdisciplinar, resulta o trabalho de lançamento em carta, envolvendo a sinalização e a legendagem das situações reais e das situações desejáveis.

Para o efeito, iremos utilizar o ArcGIS, conjunto integrado de produtos de *software* SIG para construir um Sistema de Informação Geográfica, mais concretamente o ArcMap, por constituir uma aplicação para criação de mapas.

Nesta aplicação iremos efectuar a representação gráfica dos atributos, de acordo com a sua classificação. Desta forma, é possível a consulta dos itinerários de aconselhamento para as pessoas com mobilidade reduzida.

3. As técnicas de recolha de dados

Para efeitos de recolha de dados foram utilizados as seguintes técnicas:

- Consulta e exploração de textos publicados;
- Informação documental referente à implementação da política em análise;
- Informação proveniente da observação directa;
- Dados e indicadores quantitativos divulgados.

Para o levantamento das condições de acessibilidade no percurso e trechos de transportes públicos, e tendo por base as normas regulamentares e a viabilidade prática de acesso e de mobilidade pelo cidadão com mobilidade reduzida, prosseguimos com a observação *in loco*, realizada por uma equipa de profissionais (empresa de topografia

contratada), que estavam munidos de fichas de observação específicas, contendo aspectos técnicos e operacionais. A equipa, mediante formação prévia, procedeu ao registo e georeferenciação dos elementos previstos nas fichas.

Assim foram concebidas, no âmbito de investigação, matrizes de parametrização para o levantamento dos seguintes elementos:

- ▶ Via pública: Estado dos pisos; largura e inclinação dos passeios; presença de ou ausência de obstáculos; condições das passagens de peões (inclinação, altura de lancil, semáforos, sinalização tátil); continuidade e regularidade dos passeios; sinalização tátil e desnível (rampas e escadaria na via pública);
- ▶ Paragens de autocarro: passeio e passagem de peões circundante; desnível no acesso à paragem; abrigo (desnível, acesso e zona de permanência); espaço para aproximação do veículo; existência de obstáculos e informação disponível;
- ▶ Estações de Metro: estado do piso; continuidade e regularidade do piso; presença ou ausência de obstáculos; condições dos átrios (zona de manobra, portas, desnível na entrada); condições dos patamares, galerias e corredores (largura, zona de permanência, zona de manobra); características dos torniquetes; adaptabilidade das máquinas de venda de títulos automática; condições do caís (largura, desnível face à carruagem) e sinalética.

As fichas de observação e os anexos que as compõem encontram-se disponíveis para consulta, de forma a possibilitar uma melhor clarificação dos parâmetros observados. Estas matrizes de observação encontram-se, por sua vez, acompanhadas por formulários explicativos que compreendem todos os aspectos considerados na recolha dos dados para análise. A sua explicação conta nos anexos de 1 a 27.

Atendendo às condições técnicas de acessibilidade na via pública, foram designadas as seguintes categorizações de acessibilidade:¹

- a) Percurso Acessível Sem Dificuldade;
- b) Percurso Acessível Com Dificuldade;
- c) Percurso Acessível só com Ajuda;
- d) Percurso Não Acessível;

Fora ainda criados níveis de acessibilidade nas estações de metro, a partir da utilização das mesmas grandezas, considerando os requisitos de acessibilidade necessários para a criação de uma estação acessível. A categorização das estações de metro, face à lacuna legal para este caso concreto, tem por referência as normas das edificações públicas, bem como as considerações que julgamos conveniente para a criação de uma infra-estrutura acessível.

A classificação das condições de acessibilidade obedece a uma lógica de acessibilidade decrescente, ordenadas de acordo com seguindo os seguintes critérios gerais:

- 1) A categoria Acessível sem Dificuldade: constitui a única categoria verdadeiramente acessível, dado que compreende todas as condições de acessibilidade consideradas como facilitadoras a mobilidade das pessoas com limitações motoras e sensoriais;
- 2) A categoria Acessível Com Dificuldade: classificação intermédia que, apesar de não ser acessível, compreende condições de acessibilidade próximas às exigidas. Esta classificação pressupõe a existência de dificuldade no percurso ou equipamento;
- 3) A categoria Acessível Só com Ajuda: classificação não acessível, cujas condições de acessibilidade são visivelmente desvalorizadas. Nesta categoria, só é possível o usufruto do percurso ou serviço mediante o auxílio de uma terceira pessoa;

¹ Nomenclaturas retiradas em (Rovira-Beleta; Folch: 2006)

- 4) Não Acessível: categoria totalmente não acessível, onde as barreiras físicas são de difícil ou impossível transposição.

Foi ainda criada a categoria “Não foi possível observar”, que se refere aos casos em que as variáveis não foram examinadas em campo, por razões alheias à equipa executora do trabalho de campo (existência de obras, entre outros).

A determinação da categoria é efectuada perante a apreciação acumulativa dos atributos, isto é, no processo de atribuição da acessibilidade do equipamento/via pública prevalece a classificação do atributo com o nível de acessibilidade inferior. Assim, por exemplo, na aferição das condições de acessibilidade do itinerário n , a verificação da largura do passeio como “Não acessível” irá implicar a classificação “Não Acessível” na totalidade do itinerário em causa. O mesmo ocorre na verificação de um atributo com classificação intermédia: perante a atribuição da classificação “Acessível Com Dificuldade” ao elemento “Átrio”, mesmo os restantes elementos estando plenamente acessíveis, a estação do metro obtém a classificação do elemento com menor grau de acessibilidade (Acessível Com Dificuldade).

A justificação para esta estratégia metodológica reside no entendimento da acessibilidade como a harmonia do conjunto das componentes existentes num determinado local ou equipamento, de forma a facilitar a utilização pelas pessoas com mobilidade reduzida. Neste sentido, a identificação de um ou mais elementos que condicionem esta harmonização consubstanciam a desqualificação da generalidade do percurso ou do equipamento analisado.

No presente trabalho de pesquisa são consideradas duas perspectivas de classificação da acessibilidade da via pública e paragens de transporte colectivo público, designadamente:

- Classificação geral: classificação atribuída de acordo com os critérios anteriormente mencionados;
- Classificação Sem Sinalização Táctil: classificação atribuída sem a consideração dos atributos respeitantes à sinalização táctil.

O recurso àquela forma alternativa de explicação das condições de acessibilidade aferidas resulta da consideração da multi-diversidade humana, em termos da pluralidade das tipologias da deficiência e da multiplicidade de condicionamentos físicos inerentes ao ciclo da vida humana. Por outro lado, a concepção desta variação, provém da reflexão efectuada sobre as várias nuances do corpo legal relativamente aos requisitos da acessibilidade para as pessoas com limitações sensoriais.

Pese embora exista uma lacuna nas normas técnicas de acessibilidade no que concerne às paragens de autocarro de transporte colectivo público, (razão pela qual recorreremos às indicações europeias relativas a esta matéria para a criação dos parâmetros de classificação), procedemos à consideração destas duas perspectivas, uma vez que os passeios, (objecto de análise das diferentes perspectivas), constituem um elemento a ser considerado na avaliação das paragens, como explicaremos mais à frente.

No entanto, não consideramos esta diferenciação de perspectivas de classificação no processo de avaliação das estações de metro, pelo facto da sinalização táctil do meio edificado não estar abrangida pelas normas técnicas de acessibilidades e, como tal, não haver a necessidade de aferir as discrepâncias entre o legislado e o observado. Àquele factor acresce o pressuposto da apreciação da sinalização táctil, sonora e visual no processo de avaliação da generalidade do meio edificado, em termos da sinalética de mobiliário e de direcção, bem como a existência de necessidades decorrentes das especificações da própria infra-estrutura (exemplo do Cais de espera do veículo).

Para efeitos de resolução do caso omissivo das estações de metro, recorreremos à interpretação dos requisitos de acessibilidade do meio edificado para as componentes comuns. Por outro lado, visto tratar-se de um equipamento urbano de utilização específica, à semelhança do que ocorre com as paragens, recorreremos aos requisitos europeus, entendidos como boas práticas.

Assim, relativamente às lacunas da legislação portuguesa em matéria da acessibilidade, do presente estudo resultará a comparação entre as condições reais verificadas e os desígnios da acessibilidade desejados.

3.1. Matriz de Parametrização: considerações gerais

Neste ponto esmiuçaremos os parâmetros de observação das acessibilidades e a descrição detalhada das categorizações adoptadas para a atribuição das classificações de Acessibilidade da via pública, estações de metro e paragens de autocarros.

1) Passagens de Peões

- **Lancil**

As passagens de peões de superfície consideradas acessíveis devem, como boa prática, ser niveladas, por forma a evitar movimentos desnecessários e esforços desproporcionados e a garantir o cruzamento seguro e confortável entre os passeios. Não obstante, são admitidos como acessíveis os passeios cuja altura do lancil, em toda a largura das passagens de peões, seja inferior ou igual a 0,02m.

Pela relevância que acarreta no acesso ao passeio, representa um dos elementos fulcrais na apreciação das condições de acessibilidade, não só das passagens de peões, como também de todo o passeio em geral. Desta forma, o levantamento da altura do lancil das passadeiras afigura uma componente a ponderar na caracterização dos passeios.

Para efeitos de parametrização deste atributo, foram associadas determinadas condições às cinco categorizações, nomeadamente no que se refere ao dimensionamento, à possibilidade e ao esforço necessário para o superar, de forma autónoma ou com a ajuda de terceiros, por parte das pessoas com mobilidade reduzida.

Assim, foram criadas cinco categorias, segundo as seguintes condições (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Altura inferior ou igual a 0,02 m; altura passível de ser ultrapassada de forma autónoma e sem esforço por parte das

peessoas com mobilidade reduzida

Acessível Com Dificuldade: Altura entre 0,02 e 0,05 m; altura passível de ser transposta de forma autónoma, mas com muita dificuldade

Acessível Só com Ajuda: Altura entre 0,05 e 0,17 m; elevação apenas transponível com ajuda de uma terceira pessoa

Não Acessível: Altura superior a 0,17m; altura não superável

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

Importa referir, conforme previsto no corpo legal, que a altura do lancil deverá ser constante em toda a largura da passagem de peões. Contudo, verificamos a ocorrência de medidas descontínuas nas passadeiras, pelo que passamos a considerar, para efeitos de análise, o maior valor da altura do lancil observado, enquanto valor indicativo de possível obstrução à circulação dos peões com problemas de mobilidade (Anexo 7).

- **Inclinação**

Considerando as normas técnicas de acessibilidade, torna-se clara a pertinência da avaliação do nível de inclinação nas passagens de peões, uma vez que esta poderá constituir, por si só, uma limitação. Desta feita, seguimos com averiguação da inclinação do piso e dos seus revestimentos que, à semelhança dos passeios, subdividem-se na inclinação na direcção do lancil e na direcção da passagem de peões.

Segundo as normas de acessibilidade, o pavimento do passeio na zona imediatamente adjacente à passagem de peões deverá ser rampeado, com uma inclinação inferior ou igual a 8% na direcção da passagem de peões e inferior ou igual a 10% na direcção do lancil do passeio ou caminho de peões (Anexo 1).

No entanto, foram criadas quatro classes com distintos níveis de inclinação, segundo uma diferença percentual de 2, por forma a percebermos e diferenciarmos os vários níveis de dificuldades de mobilidade encontrados para as pessoas com limitações físicas. Desta feita, foram, então, criadas as seguintes categorias (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Inclinação na direcção da passagem e na direcção do lancil
Acessível Sem Dificuldade

Acessível Com Dificuldade: Pelo menos uma das inclinações Acessível Com Dificuldade

Acessível Só com Ajuda: Pelo menos uma das inclinações Acessível Só com Ajuda

Não Acessível: Pelo menos uma das inclinações Não Acessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Sinalização Táctil**

É considerada como uma prática facilitadora da mobilidade das pessoas com incapacidades visuais. A utilização de texturas ou de pinturas com cor contrastante, sendo a cor *bordeaux* considerada como a recomendada pela ACAPO por permitir um maior contraste no ambiente (Teles, 2009), e da sinalização táctil, para assinalar o início e o fim das passagens de peões.

Para efeitos de observação da sinalização táctil nesta rubrica são incluídas as alterações da textura ou a pintura com cor contrastante dos pisos adjuntos às passagens de peões, de acordo com as considerações estipuladas nas categorias “Acessível Sem Dificuldade”, “Não Acessível” e “Não foi possível observar”, como podemos observar no Anexo 1.

- **Desnível**

As passagens de peões desniveladas poderão representar uma interrupção à continuidade do percurso, consubstanciando, não raras vezes, um fosso impossível de superar, quando não se encontram em conformidade com as regras técnicas de acessibilidade.

Consideramos como plenamente acessíveis as passagens de peões que, para vencimento dos desníveis, estejam dotadas de rampas com os atributos acessíveis, de modo a permitir a sua utilização, independentemente da condição física das pessoas.

No entanto, reconhecendo a impossibilidade de recurso à rampa para vencer os desníveis, por motivos inerentes ao relevo e à morfologia do próprio terreno, admitimos como acessível a utilização de escadaria na via pública com classificação de “Acessível Sem Dificuldade” acompanhadas por dispositivos mecânicos de elevação acessíveis (ascensores, plataformas elevatórias verticais, entre outros).

No processo de aferição do estado de acessibilidade das formas de vencer os desnivelamentos nas passagens de peões desniveladas foram ponderados as características das escadarias, rampas e dos ascensores.

Relativamente ao primeiro elemento referido, determinamos como critérios de observação as condições relativas a (Anexo 10):

- 1) Estado do Piso;
- 2) Continuidade e regularidade;
- 3) Corrimão (altura do piso, prolongamento do topo, prolongamento da base e número);
- 4) Degraus (espelho, cobertor e sinalização tátil);
- 5) Patins Intermédios (profundidade e largura);
- 6) Patamares (profundidade dos patamares superior e inferior, largura e faixa de aproximação);
- 7) Mecanismo alternativo de vencer o desnível.

No que concerne às rampas, apontamos os seguintes componentes a serem ponderados no processo de avaliar (Anexo 16):

- 1) Inclinação;
- 2) Largura;
- 3) Plataforma horizontal de descanso (número, largura, comprimento);
- 4) Corrimãos (continuidade, prolongamento do topo e da base, altura do piso e número);

- 5) Sinalização táctil;
- 6) Protecção.

Para finalizar, anunciamos as considerações assumidas para a avaliação dos ascensores (Anexo 13):

- 1) Patamar diante da porta - zona de manobra de rotação, obstáculos e inclinação;
- 2) Comandos externos e internos - altura e sinalização;
- 3) Porta - tipologia, largura e cortina de *luz standard*;
- 4) Cabine - largura, profundidade e nível do piso aquando da paragem;
- 5) Barras de apoio - altura e distância da parede;
- 6) Sinalização - Sinalização visual e sonora indicativa do piso de paragem.

Para o efeito, as categorizações para esta rubrica obedecem aos seguintes pressupostos:

Acessível Sem Dificuldade: Rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, existência escadaria na via pública Acessível Sem Dificuldade, complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.)

Não Acessível: Rampas com Classificação de Não Acessível ou escadaria na via pública Não Acessível e não complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores, plataformas elevatórias, etc.)

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Semáforos**

Os semáforos nas passagens de peões, enquanto mecanismo de controlo de circulação dos peões, constituem um importante componente de mobilidade urbana das cidades. Como tal, devem estar dotados com elementos facilitadores da circulação dos peões, independentemente da condição física que possuem. Ou seja, os semáforos devem estar dotados com o sinal verde aberto o tempo suficiente, para permitir a travessia das pessoas com dificuldade de mobilidade que, como tal, necessitam de tempo adicional para o efectuar, e com botoneiras, nos casos de semáforos de accionamento manual, com uma altura do piso compreendida na área de alcance manual para uma pessoa em cadeira de rodas.

Por outro lado, os semáforos devem estar equipados com mecanismos complementares que emitam sinal sonoro, quando o sinal estiver verde para os peões, de forma a permitir uma travessia segura e confortável para as pessoas com deficiências visuais.

Sobre este último elemento, apesar do decreto-lei 163 de 8 de Agosto de 2006 referir que os semáforos devem ser equipados com mecanismos emissores de sinal sonoro, quando o sinal estiver verde para os peões, apenas nas vias “*com grande volume de tráfego de veículos ou intensidade de uso por pessoas com deficiência visual*”, consideramos que este requisito deverá estar presente em todas as passagens de peões (MTSS, 2006).

Como tal, no processo de aferição das acessibilidades dos semáforos foram contabilizados os seguintes aspectos (Anexo 9):

- Tempo de Sinal Verde (TSV) – O sinal verde de travessia de peões deve estar aberto o tempo suficiente para permitir a travessia, a uma velocidade de 0,4 m/s, de toda a largura da via ou até ao separador central, quando exista;
- Sinal Sonoro (SS) – os semáforos devem estar equipados com mecanismos complementares que emitam um sinal sonoro quando o sinal estiver verde para os peões;
- Altura da Botoneira (AB) - Nos casos de semáforos de accionamento manual, o dispositivo de accionamento deve estar localizada a uma altura do piso compreendida entre 0,8 m e 1,2 m.

De acordo com estes pressupostos, criamos os seguintes critérios fundadores das cinco categorias dos semáforos (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Semáforo com TSV, SS e AB, no caso de semáforo de accionamento manual

Acessível Com Dificuldade: Semáforo com TSV e SS

Acessível Só com Ajuda: Semáforos com apenas TSV

Não Acessível: Inexistência dos atributos

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

Consideramos que tempo do sinal verde para a travessia de peões na passadeira constitui o atributo preponderante para a acessibilidade, pelo que o não cumprimento dos requisitos previstos para a sua adequação implica a atribuição da classificação “Não Acessível”.

Por outro lado, sinal sonoro nas passadeiras representa, por razões de utilidade e imprescindibilidade do mesmo, um atributo preponderante face à adequação da botoneira. Assim, segundo uma ordem de importância decrescente, consideramos que a inacessibilidade da botoneira deverá ser o atributo a considerar menos importante, influenciando apenas para a determinação da classe com a mais baixa qualificação.

Relativamente à sinalização sonora, acrescentamos a contabilização das passagens de peões acessíveis quando um dos semáforos estiver equipado com mecanismos emissores de sinal sonoro.

Para finalizar, importa reiterar que a categoria Acessível Sem Dificuldade representa a única classe verdadeiramente acessível.

- **Separadores Centrais**

Para a aferição das condições de acessibilidade dos separadores centrais, é necessária a verificação do cumprimento das normas técnicas de acessibilidade nos elementos que a compõem, designadamente a largura e a inclinação.

A averiguação da inclinação efectua-se a partir da medição do grau na direcção do atravessamento dos peões, sendo que, em passeios regulares, é considerado o valor existente no centro do separador. Nos separadores com deformações acentuadas, cujo contorno seja impossível efectuar pela falta de passeio livre, procede-se ao levantamento dos valores da inclinação das zonas deformadas (Anexo 7).

As considerações relativas à inclinação seguiram a seguinte ordem de grandeza (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: $\leq 2\%$

Acessível Com Dificuldade: Entre 2 e 5%

Acessível Só com Ajuda: Entre 5 e 8%

Não Acessível: $> 8\%$

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

Segundo o legislado, a zona de intercepção das passagens de peões com os separadores centrais das rodovias deverá ter, em toda a largura das passagens de peões, uma dimensão não inferior a 1,2 m.

No entanto, o Secretariado Nacional de Reabilitação recomenda que a zona de intercepção das passagens de peões com os separadores centrais das rodovias tenha, em toda a largura das passagens de peões, uma dimensão não inferior a 1,5 m, (uma vez que 1,2 m é manifestamente curto para pessoas que se desloquem em cadeira de rodas com acompanhante, ou com carrinhos de bebé, por exemplo) (Teles, 2009).

Contudo, nesta pesquisa, consideramos a dimensão defendida pelas normas técnicas de acessibilidade, pois constitui um documento com carácter coercivo sobre esta matéria.

Para efeitos de categorização deste atributo, foram então seguidas os seguintes desígnios (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: $\geq 1,20$ m

Não Acessível: $< 1,20$ m

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

2) Passeios

- **Largura**

Na avaliação da largura dos passeios foram consideradas as zonas dos segmentos, troço do percurso limitado por uma passagem de peões ou pela mudança de direcção do percurso, com menor espaço livre para circulação, tendo em conta a existência de mobiliário urbano, bocas-de-incêndio ou outros elementos contribuidores para a obstrução do passeio (Anexo 5).

O dimensionamento da cadeira de rodas infere na determinação das condições adequadas para a via pública, dado que deverá estar salvaguardadas as condições mínimas para a sua circulação.

Assim, sendo 0,9 m a largura mínima para a circulação de uma cadeira de rodas, o passeio deverá possuir uma largura igual ou superior a 1,5m, de forma a permitir a passagem em simultâneo de uma cadeira de rodas e de uma pessoa de frente. Com dimensões intermédias temos os passeios com largura entre 1 e 1,5m, onde é possível a passagem conjunta de cadeira de rodas e de uma pessoa em perfil, e os passeios com largura entre 0,9 e 1m, cuja circulação em simultâneo de uma cadeira de rodas e de uma pessoa em perfil é impraticável (Anexos 1 e 5).

Para culminar, incluindo estas considerações, as nomenclaturas deste atributo sintetizam-se da seguinte forma:

Acessível Sem dificuldade: Largura livre $\geq 1,5$ m

Acessível Com Dificuldade: Largura livre entre 1 e 1,5 m

Acessível Só com Ajuda: Largura livre entre 0,9 e 1 m

Não Acessível: Largura livre $< 0,9$ m

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

Consideram-se situações excepcionais os pequenos acessos pedonais, no interior de áreas plantadas cujo comprimento total é inferior a 7 m, onde se admite como acessível os passeios com uma largura livre igual ou superior a 0,9 m.

- **Continuidade e regularidade**

As áreas urbanas devem estar munidas de percursos pedonais, designadamente acessíveis, que proporcionem um acesso contínuo e regular das pessoas com mobilidade condicionada (e não só) a toda estrutura activa da cidade. Como tal, a aferição da garantia da observância de tal condição consubstancia um importante aspecto a averiguar neste trabalho.

No processo de aferição deste atributo, são considerados os elementos:

- Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m;
- Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado).

Perante os parâmetros de parametrização que nos parecem adequados, são designadas apenas quatro classificações nomeadamente (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Contínuo e regular

Acessível Com Dificuldade: Contínuo ou regular

Não Acessível: Descontínuo e irregular

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Obstáculos**

A existência de obstáculos nos percursos pedonais, enquanto obstruções que constituam um impeditivo à circulação dos indivíduos com mobilidade condicionada, representa um aspecto a ser analisado.

Para este atributo, à semelhança do que ocorre com a continuidade e regularidade, consideramos a existência de dois tipos de dimensões: os obstáculos permanentes (mobiliário urbano, etc.) e os temporários (obras, por exemplo) (Anexo 2 e 3).

Assumimos, deste modo, uma única categoria intermédia, baseada na verificação de obstruções temporárias à circulação de uma cadeira de rodas, enquanto auxiliar de mobilidade com maior dimensão.

Perante tais considerações, fundamenta-se criação das nomenclaturas que agora apresentamos (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Sem obstáculos

Acessível Com Dificuldade: Com obstáculos temporários

Não Acessível: Obstáculos permanentes

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Estado do Piso**

Para uma circulação confortável e segura dos cidadãos na via pública, é imperativo o respeito pelas propriedades do piso e dos seus revestimentos. Desta forma, os pisos e os seus revestimentos devem possuir uma superfície estável, durável e firme.

No que concerne às referidas condições, importa explicitar os seguintes conceitos:

- 1) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal;
- 2) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes;
- 3) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal.

Atendendo aos requisitos do estado do piso, procedeu-se à elaboração das decorrentes categorizações (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Piso estável, durável e firme

Acessível Com Dificuldade: Piso com duas das componentes

Não Acessível: Piso com apenas uma componente

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Inclinação**

O processo de obtenção da inclinação segue o mesmo critério adoptado na avaliação das passagens de peões, sendo, no entanto, contabilizada a inclinação na direcção do percurso e a inclinação transversal ao percurso, conforme podemos observar na ficha explicativa (Anexos 1 e 7).

O processo de classificação da inclinação dos passeios, à semelhança do que ocorre nas passagens de peões, prevê uma escala de valores crescentes, correspondente a uma ordem

crescente de dificuldade, onde são assumidos como acessíveis os valores de inclinação até 5%. Assim, as nomenclaturas da inclinação na direcção ao percurso apresentam os parâmetros que se seguem (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: $\leq 5\%$

Acessível Com Dificuldade: Entre 5 e 7%

Acessível Só com Ajuda: Entre 8 e 10%

Não Acessível: $> 10\%$

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

Por sua vez, no que concerne à inclinação no sentido transversal do percurso, propõe-se uma escala análoga à utilizada nos separadores (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: $\leq 2\%$

Acessível Com Dificuldade: Entre 2 e 5%

Acessível Só com Ajuda: Entre 5 e 8%

Não Acessível: $> 8\%$

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Zona de manobra**

Os percursos pedonais que requeiram mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas deverão dispor de zonas com dimensionamento para o efeito.

Este atributo, analogamente à sinalização táctil, possui apenas três classificações, como resultado das especificações dimensionais que este compreende. Assim, determinamos os referidos preceitos de categorização (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Zona de mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas com deslocamento

Não Acessível: Sem zona de mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas com deslocamento

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Sinalização Táctil**

A via pública deverá estar dotada de elementos e de texturas no pavimento, indicativas da direcção dos percursos ou da distribuição espacial dos diferentes elementos que o compõem, nomeadamente com a utilização de elementos indicativos de direcção, na forma de linha-guia ou piso táctil.

No entanto, em Portugal, a regulamentação da sinalização táctil na via pública resume-se a existência de “*elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento com área $\geq 100 \text{ m}^2$* ” (MTSS, 2006). Posto isto, os parâmetros de observação da sinalização táctil seguirá a abordagem restrita, uma vez que a aferição entre o discurso e as práticas consubstancia o *focus* de análise da presente pesquisa. Por outro lado, a legislação compreende uma concepção minimalista da acessibilidade e, como tal, acautela, por defeito, as condições mínimas para a circulação das pessoas com limitações visuais.

Para este elemento observado, foram atribuídas apenas três categorizações, designadamente a “Acessível Sem Dificuldade”, “Não Acessível” e “Não foi possível observar”, pois consideramos que a sinalização táctil, pela sua natureza intrínseca, não comporta as classes intermédias. Tais classificações prevêm os requisitos abaixo citados (Anexo 1):

Acessível Sem dificuldade: Existência de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento com área $\geq 100 \text{ m}^2$

Não Acessível: Inexistência de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

3) Metro

- **Átrio**

Os átrios das estações do metro, enquanto parte espacial de primeiro contacto para os utilizadores do metropolitano, correspondem a um dos principais componentes do meio edificado que deverão obedecer às regras técnicas de acessibilidade.

A sua composição espacial deve ser ampla e livre de qualquer tipo de obstrução ou irregularidade que possa constituir impedimentos à circulação dos utilizadores com mobilidade reduzida ou com problemas sensoriais.

Desta forma, as estações que apresentam um o desnível na entrada constitui um problema à circulação das pessoas com mobilidade reduzida deverão designadas previamente de “Não Acessíveis”. Por conseguinte, nove das treze estações de metro que interceptam o percurso em estudo obtêm, *a priori*, classificação negativa.

Assim, prosseguiremos com levantamento detalhado das restantes condições atendíveis para a validação das acessibilidades apenas nas estações, cujos átrios se encontrem munidas de ascensores, especificamente as estações do Rossio (Linha Verde); Restauradores e Terreiro do Paço (Linha Azul), Marquês de Pombal (Linha Azul e Amarela).

Para a averiguação das condições de acessibilidade do átrio, foram analisados os seguintes elementos (Anexo 21):

- 1) Zona de manobra - zonas de manobra para rotação do lado exterior e interior da porta;
- 2) Portas – largura útil da porta;
- 3) Desnível na entrada - rampas, ascensores e escadas acompanhadas de técnicas para vencer o desnível.

O estudo das condições nas zonas de manobra será efectuado segundo uma escala de graduação do espaço disponível para a rotação de uma cadeira de rodas (360°, 120°, 90° e sem espaço), sendo esta inversamente proporcional ao nível de acessibilidade. Sobre esta questão enfatizamos a inadequação das medidas estipuladas pela normas técnicas do DL 163/06 de 8 de Agosto, pois os mínimos admitidos revelam ser insuficientes para muitas das cadeiras de rodas existentes.

Na avaliação da porta foram ponderadas três classes de diferenciação, nomeadamente a porta acessível, perante a verificação da largura adequada, a porta não acessível, quando a largura for insuficiente, e a classe que acolhe os dados não passíveis de observação. Por sua vez, os desníveis da entrada foram tratadas de forma idêntica aos desníveis na via pública, sendo assim considerados, para efeitos de análise, as rampas, os ascensores e as escadas acompanhada por mecanismos mecânicos para suprir o desnível (Anexo 21).

Da conjugação destes atributos sobrevieram as cinco classificações que obedecem aos pressupostos a referir (Anexo 19):

Acessível Sem dificuldade: Zona de manobra, portas e desnível com classificação Acessível Sem Dificuldade

Acessível Com Dificuldade: Zona de manobra com classificação Acessível Com Dificuldade e portas e desnível acessíveis

Acessível Só com Ajuda: Zona de manobra com classificação Acessível Só com Ajuda e portas e desnível acessíveis

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento não acessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos

condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

- **Estado do Piso e Continuidade e Regularidade**

O processo de aferição das características do estado do piso seguirá o mesmo método adoptado para os passeios. Assim, foram consideradas as categorizações previstas anteriormente (Anexo 19).

- **Obstáculos**

Prosseguindo com a mesma linha de raciocínio, na identificação de impeditivos à circulação de uma cadeira de rodas no interior da infra-estrutura, aplicaremos critérios análogos aos utilizados na avaliação dos obstáculos na via pública. No entanto, tratando-se de um meio edificado, embora continuem reconhecidas as duas tipologias de obstáculos, os obstáculos passíveis de ser encontrados diferem do exterior. Assim, como obstáculo permanente consideramos quaisquer mobiliários ou equipamento que constitua uma obstrução à circulação (bocas-de-incêndio, caixotes do lixo, máquinas de venda de títulos automáticas, etc.) e como obstáculo temporário consideramos quaisquer condicionantes que impeçam por tempo limitado a circulação (avaria de um elevador, obras, etc.) (Anexo 21).

Assumimos, deste modo, como critérios de avaliação da concordância deste atributo face aos desígnios da acessibilidade, as nomenclaturas dos obstáculos apresentadas anteriormente (Anexo 19).

- **Patamares, galerias e corredores**

A verificação do cumprimento dos preceitos imprescindíveis para alcançar a acessibilidade dos patamares, galerias e corredores conduziu à consideração dos aspectos que se seguem (Anexo 23):

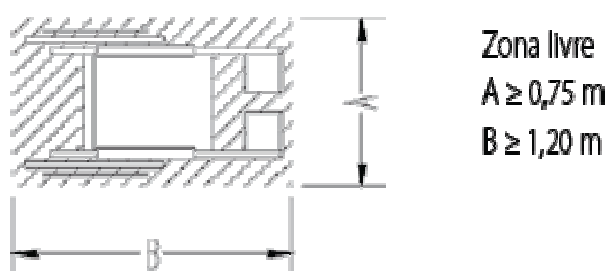
- 1) Largura – largura livre;

- 2) Zona de permanência – zona livre para o acesso e a permanência de uma pessoa em cadeira de rodas;
- 3) Zona de manobra – Zona livre para mudança de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas.

A largura e a zona de manobra deverão seguir os requisitos expostos na matriz de categorização das estações de metro, conforme o Anexo 19.

Ao abrigo da legislação portuguesa, em termos gerais, a zona livre para o acesso e a permanência dentro do meio edificado devem ter dimensões que satisfaçam:

Figura 1 – Zona livre de permanência



No entanto, sobre este preceito, o Secretariado Nacional de Reabilitação esclarece “os *mínimos estabelecidos nestas normas técnicas, se relacionam com a utilização de cadeiras de rodas manuais. Dado o facto de se estar a expandir o uso de cadeiras eléctricas, constitui uma melhor prática a adopção de dimensões superiores ao estabelecido para as zonas de acesso, permanência e manobra*” (Teles, 2009).

Todavia, à semelhança do verificado no caso dos separadores centrais, reiteramos a nossa pretensão de verificar as condições de acessibilidade, segundo os preceitos estatuídos pelo diploma legal, documento basilar na regulação desta matéria.

Para efeitos de categorização deste atributo foram, então, adaptados os seguintes desígnios (Anexo19):

Acessível Sem dificuldade: Largura, zona de manobra e zona de permanência com classificação Acessível Sem Dificuldade

Acessível Com Dificuldade: Largura ou zona de manobra com classificação Acessível Com Dificuldade e zona de permanência acessíveis

Acessível Só com Ajuda: Largura ou zona de manobra com classificação Acessível Só com Ajuda e zona de permanência acessível

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento não acessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

Os dados levantados nas galerias, nos corredores e nos patamares correspondem aos elementos existentes junto à “rota acessível”, mais concretamente, no percurso com início na entrada do equipamento e fim no cais de chegada das carruagens.

- **Desnível**

O estudo do desnível no meio edificado inclui a verificação das rampas e/ou das escadarias existentes, para vencerem os desníveis resultantes das mudanças de nível.

A utilização de rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando tal não for possível, de escada “Acessível Sem Dificuldade” complementadas por dispositivos mecânicos de elevação “Acessíveis Sem Dificuldade” (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) é reconhecida como a condição mais favorável para a circulação das pessoas com mobilidade reduzida.

Assim sendo, a aferição das acessibilidades dos desníveis do prédio urbano será efectuado a partir da utilização dos critérios de categorização expostos nos Anexos 10, 13 e 16.

- **Torniquetes**

Os torniquetes de acesso ao cais de chegada do veículo deverão responder às exigências europeias no que concerne à altura do dispositivo de validação dos títulos e à largura do canal.

Perante a necessidade de observância de tais condições, determinamos as seguintes categorias (Anexo 19):

Acessível Sem dificuldade: Altura do dispositivo de validação de títulos e canal acessíveis

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento inacessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora

- **Cais de chegada do veículo**

O cais de chegada, compartimento específico do equipamento em causa, deve respeitar as normas técnicas de acessibilidade, haja em vista a consecução da coerência e efectivação da condição acessível do meio edificado. Este corresponde ao canal de ligação entre o meio edificado e o meio de transporte propriamente dito, pelo que a sua desfragmentação implica a invalidação e o insucesso do propósito a que este serviço de transporte público se propõe para as pessoas com mobilidade reduzida.

Na caracterização do cais de chegada do veículo são observados os seguintes componentes (Anexo 21):

- 1) Largura do cais – consideração das medidas dos patamares, galerias e corredores;
- 2) Desnível do piso face à carruagem – aplicação da escala da altura do lancil das passagens de peões (valor da primeira porta da primeira carruagem);

- 3) Meio de vencer o desnível - Existência de uma rampa Acessível Sem Dificuldade com a extensão, pelo menos, da primeira carruagem para vencer o desnível.

Da conjugação destas componentes resultou a elaboração das categorizações (Anexo 19):

Acessível Sem dificuldade: Largura e desnível do piso com classificação “Acessível Sem Dificuldade”

Acessível Com Dificuldade: Largura ou desnível do piso com classificação “Acessível Com Dificuldade” e zona de permanência acessíveis

Acessível Só com Ajuda: Largura ou desnível do piso com classificação “Acessível Só com Ajuda” e zona de permanência acessível

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento não acessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

Em relação ao cais de espera foram ainda estipuladas parametrizações em termos da sinalética no cais, nomeadamente no que concerne a (Anexo 21):

- 1) Direcção – Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da direcção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos de um edifício;
- 2) Posição de espera da carruagem – Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da posição de paragem da carruagem acessível ou, na ausência da mesma, da primeira carruagem;
- 3) Veículo - Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da informação relativa ao serviço de transporte prestado.

Com base nestas indicações, emergiram as seguintes categorizações (Anexo 19):

Acessível Sem dificuldade: Sinalização visual, sonora e tátil

Acessível Com Dificuldade: Existência de dois tipos de sinalização

Acessível Só com Ajuda: Existência de um tipo de sinalização

Não Acessível: Sem sinalização

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

Na elaboração da referida categorização optámos por não enfatizar a predominância de um tipo de sinalização, de forma a não tomarmos uma posição discriminatória face às diferentes tipologias de deficiência. Assim, restringimo-nos à evidência de que dois tipos de sinalização, independentemente de quais sejam, permitem uma complementaridade da sinalética e, como tal, leva a reunião das forças tendentes para o alcance da acessibilidade. Por outro lado, o recurso de apenas um tipo de sinalética aumenta a inevitabilidade da solicitação de ajuda a terceiros.

- **Sinalética**

A pertinência da abordagem da questão da sinalética fica aquém da observação da sua concretização nos cais de chegada do veículo. A sinalética constitui, portanto, um atributo cuja expressão importa ser avaliada, não somente neste departamento específico, como também em todo o meio edificado.

No meio edificado em geral, as precauções em matéria da sinalética deverão compreender duas máximas (Anexo 21):

- 1) Sinalética de direcção: toda a sinalização indicativa da direcção de um percurso ou da distribuição espacial dos diferentes elementos de um edifício;

- 2) Sinalética de Mobiliário: todos os elementos de identificação do mobiliário existente no equipamento, por um período de tempo duradouro ou limitado respectivamente.

Num processo de inclusão das diversas tipologias das deficiências sensoriais, como referimos anteriormente, as categorizações da sinalética serão determinadas de acordo com os seguintes pressupostos (Anexo 19):

Acessível Sem dificuldade: Sinalização visual, sonora e tátil na sinalética de mobiliário e de direcção

Acessível Com Dificuldade: Existência de dois tipos de sinalização na sinalética de mobiliário ou de direcção

Acessível Só com Ajuda: Existência de um tipo de sinalização na sinalética de mobiliário ou de direcção

Não Acessível: Sem sinalização na sinalética de mobiliário ou de direcção

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

- **Máquinas automáticas de vendas de títulos**

A título de curiosidade e por a forma a consolidarmos o entendimento das carências das estações de metro, dispusemo-nos a analisar o grau de acessibilidade das máquinas automáticas de venda de títulos, enquanto equipamento específico deste tipo de serviço que, embora passíveis de substituição pelos guichés de atendimento personalizado, consubstanciam um importante instrumento de auto-atendimento, para os utilizadores do transporte público.

Assim, não repercutindo efeitos na avaliação final das acessibilidades da estação de metro, tomamos a liberdade de efectuar o levantamento das componentes que comportam as

máquinas de venda automática, a fim de entender a atenção debruçada sobre esta matéria. Neste sentido, foram atendidas as referentes especificações (Anexo 21):

- 1) Rota Acessível – máquina localizada junto a um percurso acessível;
- 2) Área de Aproximação – zona livre que permita a aproximação frontal ou lateral do objecto por parte de uma pessoa em cadeira de rodas;
- 3) Espaço livre no caso de aproximação frontal – Zona livre que facilita a aproximação frontal;
- 4) Controlo e comandos – altura e distância do equipamento;
- 5) Disposição de inserção e retirada de produtos – altura e distância do equipamento;
- 6) Teclas numéricas – Arranjo e sinalização tátil.

Da conjugação destes atributos resultaram as subseqüentes nomenclaturas (Anexo 24):

Acessível Sem dificuldade: Totalidade dos elementos acessíveis;

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento inacessível;

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

Para efeitos de levantamento de dados, foram recolhidos os elementos numa máquina automática de venda de títulos, dado que as máquinas presentes em todas as estações analisadas apresentam as mesmas características corpóreas.

4) Paragens de autocarro

- **Passeios com passagens de peões**

A análise das paragens, por não se encontrar legisladas pela nossa jurisdição, representa uma prática de aferição entre o convencionado e as práticas efectuadas.

Na avaliação das acessibilidades das paragens, como foi referido anteriormente, serão ponderadas as propriedades dos passeios com passagens de peões dado que não podemos desintegrar as paragens de uma dimensão espacial.

Desta feita, face à observância da necessidade de medição daquele composto, prosseguimos com a utilização da classificação dos passeios (com e sem sinalização tátil) na avaliação da situação de acessibilidade das paragens (Anexo 25).

- **Obstáculos**

Na averiguação das obstruções que constituíam um impeditivo ao acesso à paragem foram atendidos os mesmos critérios de categorização dos obstáculos dos passeios (Anexos 25 e 27).

- **Desnível no Acesso à paragem**

Aqui propusemo-nos a analisar a existência de rampa/escadas no acesso a paragem (não contemplamos as rampas de acesso ao passeio), nas situações em que a paragem se encontra desnivelada (Anexo 27). Assim, persistimos com as categorizações criadas ao abrigo da análise dos desníveis na via pública (Anexo 25).

- **Abrigo**

Entende-se por “abrigo” qualquer tipo de cobertura existente na paragem. No levantamento das componentes constituintes do abrigo, importa analisar (Anexo 27):

- 1) Altura do lancil de entrada para o abrigo – Altura do degrau;
- 2) Acesso frontal e lateral - Espaço lateral e frontal para o acesso ao abrigo;
- 3) Zona de permanência - zona livre para o acesso e a permanência de uma pessoa em cadeira de rodas;

Em relação ao primeiro e ao último elemento são considerados os critérios de análise defendidos anteriormente nesta matéria (altura do lancil do passeio e zona de permanência usada no meio edificado) (Anexo 25) .

De acordo com as incumbências que deverão ser tomadas, relativamente aos elementos analisados, dever-se-á considerar as seguintes classificações:

Acessível Sem dificuldade: Todos os elementos acessíveis

Acessível Com Dificuldade: Altura do lancil com classificação Acessível Com Dificuldade e o acesso frontal ou lateral e a zona de permanência acessíveis

Acessível Só com Ajuda: Altura do lancil com classificação Acessível Só com Ajuda e o acesso frontal ou lateral e a zona de permanência acessíveis

Não Acessível: Existência de pelo menos um elemento não acessível

Não foi possível observar: Casos não passíveis de observação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

- **Espaço para aproximação**

O espaço para aproximação do autocarro à paragem, sem qualquer tipo de obstáculos à colocação da rampa de acesso ao autocarro, corresponde a um atributo a analisar neste trabalho.

Segundo a regulamentação sobre esta matéria específica, o passeio junto à paragem deverá dispor de um espaçamento desimpedido de obstáculos, com extensão de 5 m para a frente e 25 m para trás, dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de pessoas (Anexo 27).

Assim, são atendidos os seguintes pressupostos (Anexo 25):

Acessível Sem dificuldade: Espaço de 5 m para a frente e 25 m para trás dos sinais

indicativos da paragem dos veículos

Não Acessível: Espaço de aproximação do autocarro inferior a 5 m para a frente ou inferior a 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

- **Informação nas paragens**

Neste atributo, propomo-nos a analisar as informações sobre os autocarros acessíveis. Para tal, compreendemos duas dimensões da informação importantes (Anexo 27):

- 1) Carreiras acessíveis – identificação dos autocarros acessíveis;
- 2) Horários – informação da rota e horários praticados pelos autocarros acessíveis.

Desta feita, debruçamo-nos sobre estas condições (Anexo 25):

Acessível Sem dificuldade: Indicação das carreiras acessíveis e os respectivos horários

Não Acessível: Ausência de indicações relativas às carreiras acessíveis

Não foi possível observar: Casos não passíveis de verificação devido aos condicionamentos exteriores à equipa colaboradora.

Importa referir que este item só contribuirá para a classificação das paragens no caso de tratar-se de uma carreira com autocarros acessíveis.

3.2. Trabalho de campo

O levantamento dos dados é realizado entre 20 de Julho e 10 de Agosto de 2009, tendo sido verificada uma situação pontual de confirmação de dados no terreno no dia 17 de Setembro de 2009.

O trabalho de campo desempenhado por uma equipa de profissionais foi desenvolvido em três grandes fases:

- Fase 1 – Preparação do suporte cartográfico;
- Fase 2 – Levantamento dos dados no campo;
- Fase 3 – Integração do levantamento dos dados no suporte cartográfico em formato digital.

Na primeira fase do projecto, a equipa de recolha de dados recorreu ao software SIG (Geomedia) e às ortofotomapas digitais de alta resolução, fotografia aérea tratada de forma a não apresentar distorções causadas pela inclinação da câmara e pelo relevo, para adquirir o desenho dos elementos a caracterizar ao longo da área de trabalho.

Em termos de pormenorização tecnicista do levantamento dos dados no terreno, podemos referir que foram utilizados os seguintes instrumentos:

- Saídas gráficas em papel à escala 1:500;
- Inclínómetro digital para medir inclinações;
- Fita métrica para as restantes medidas;
- Cronómetro para contabilizar o tempo de sinal verde.

Os dados fornecidos foram apresentados em diversos formatos, nomeadamente:

- *Shapefile* para cada tema;
- Saídas gráficas à escala 1:500 em formato *pdf*;
- Fotografias de apoio em formato *jpg*;

- Base de dados com toda a informação adquirida no terreno.

O sistema de referência a utilizar na execução dos trabalhos será o seguinte:

- Referencial Planimétrico: *Datum 73* associado ao *Elipsóide Internacional* (Hayford; 1924) e à *Projecção Cartográfica de Gauss-Kruger*;
- Falsa origem das coordenadas rectangulares: a origem das coordenadas é o ponto situado a 180,598 m para oeste do Ponto Central e a 86,990 para Norte desse mesmo. O Ponto Central corresponde as coordenadas geográficas 39° 40' de Latitude Norte e 8°7'54'',862 de Longitude Oeste de *Greenwich*;
- Referencial Altimétrico: *Datum Cascais* (1938).

Todos os levantamentos serão apoiados pela Rede Geodésica Nacional e referenciados no sistema de referência acima mencionado.

3.3. Tratamento dos dados – Guia Geral

Para efeitos de tratamento de dados, recorreremos ao *software Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), haja em vista a realização dos cálculos estatísticos e a visualização dos dados, de forma a possibilitar uma interpretação sucinta e sistemática dos resultados obtidos.

Neste ponto, pretendemos elaborar um guia explicativo das grelhas de análise a utilizar no tratamento dos dados no SPSS, tendo em atenção as matrizes de parametrização supracitadas.

Passaremos, portanto, à elaboração das matrizes generalistas de tratamento de dados, que traduzem o raciocínio a adoptar nesta pesquisa. Aquelas matrizes, quando ajustadas aos casos concretos dos elementos de observação, correspondem às directrizes analíticas a serem seguidas, nas categorizações da via pública, estações de metro e paragens.

As matrizes de tratamento de dados visam alcançar os seguintes resultados:

- 1) Determinação de intervalos de valores;
- 2) Verificação de condições;
- 3) Verificação de condições compostas;
- 4) Cruzamento dos atributos.

Para o efeito, serão associadas números de identificação às cinco categorizações supramencionadas, objectivo final da análise, conforme demonstra a seguinte listagem:

- 1 - Acessível Sem Dificuldade;
- 2 - Acessível Com Dificuldade;
- 3 - Acessível Só com Ajuda;
- 4 - Não Acessível;
- 5 - Não foi possível observar.

Assim, as matrizes de tratamento de dados foram desenhadas para produzirem estas denotações, a partir da determinação de intervalos, verificação de condições (com e sem condicionamentos) e do cruzamento dos atributos.

Prosseguiremos, então, com a demonstração dos quadros utilizados para o tratamento de dados em cada uma das situações levantadas.

A. Determinação de intervalos de valores

Para a determinação de intervalos de valores recorreremos à matriz mais simples de tratamento de dados, cujo esboço genérico passamos a apresentar:

Tabela 2 - Matriz de determinação de intervalo

| Atributo | Classificação |
|----------------|---------------|
| $A \leq a$ | 1 |
| $a < A \leq b$ | 2 |
| $b < A \leq c$ | 3 |
| $A > c$ | 4 |
| NPO | 5 |

Segundo esta tabela, fazemos corresponder determinados parâmetros dos atributos à sua correspondente classificação.

B. Verificação de condições

A necessidade de verificação da existência dos dois elementos que compõem o atributo, no processo de classificação do mesmo, consubstanciou a produção da seguinte matriz:

Tabela 3 - Matriz de verificação de elementos

| Elemento1 Elemento 2 | $E_1 = \text{Não}$ | $A_1 = \text{Sim}$ | $A_1 = \text{NPO}$ |
|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| $E_2 = \text{Não}$ | 4 | 4 | 4 |
| $E_2 = \text{Sim}$ | 4 | 1 | 5 |
| $E_2 = \text{NPO}$ | 4 | 5 | 5 |

Sendo os resultados obtidos explicações das seguintes interpretações:

1 – Existência dos dois elementos

4 – Existência de apenas um elemento

5 – Não foi possível observar

Perante a verificação das classificações dos atributos, que compreendam uma escala decrescente de acordo com a presença dos elementos, onde importa contabilizar discriminada destes elementos existentes, resultou a produção da seguinte matriz:

Tabela 4 - Matriz dos elementos observados segundo uma escala gradual

| Elemento 1 Elemento 2 | E1 = Não | E1 = Sim | E1 = NPO |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| E₂ = Não | 4 | 2 | 4 |
| E₂ = Sim | 2 | 1 | 2 |
| E₂ = NPO | 5 | 2 | 5 |

Assim, entendemos que os resultados possuem a seguinte significância:

1 – Existência dos dois elementos

2 – Existência de um elemento

4 – Inexistência de elementos

5 – Não foi possível observar

C. Verificação de condições compostas

Nas classificações onde se pressupõe a verificação de condições compostas, critérios de parametrização complexos em ambos os elementos, prosseguiu-se o tratamento dos dados em *SPSS* de acordo com a seguinte matriz:

Tabela 5 - Matriz de verificação de condições compostas

| Elemento 1 Elemento 2 | $E_1 \leq y$ | $E_1 > y$ | $E_1 = \text{NPO}$ |
|--------------------------|--------------|-----------|--------------------|
| $E_2 \geq x+4$ | 1 | 1 | 5 |
| $x+4 < E_2 \leq x+3$ | 1 | 2 | 5 |
| $x+3 < E_2 \leq x+2$ | 1 | 3 | 5 |
| $E_2 < x+1$ | 4 | 4 | 4 |
| $E_2 = \text{NPO}$ | 5 | 5 | 5 |

Podemos, então, entender que se E_1 for inferior ou igual a y , independente da condição existente em E_2 , verificamos a Acessibilidade Sem Dificuldade do atributo em análise, excepto quando E_2 é inferior a $x+1$, por este corresponder o valor mínimo admitido. Por outro lado, se E_1 obtiver valores superiores a y a classificação do atributo irá variar de acordo com a escala de grandezas estipulada para o E_2 . Assim, a classificação do atributo irá assumir variâncias segundo as parametrizações estabelecidas para o E_2 , onde E_2 igual ou superior a $x+4$ corresponde a condição exigida para obtenção do grau de acessível pleno e E_2 inferior a $x+1$ compreende a máxima da inacessibilidade estipulada.

Esta matriz é utilizada, por exemplo, no caso da aferição da largura do passeio, onde o cumprimento do passeio irá influir no resultado da classificação.

D. Cruzamento de atributos

No processo de classificação dos objectos de estudo desta pesquisa executamos a avaliação de todos os atributos que os constituem. Para tal, efectuamos o cruzamento dos atributos apreciados.

Considerando a avaliação de dois atributos, seguimos o raciocínio presente nesta matriz:

Tabela 6 - Cruzamento de dois atributos

| Atributo 1 Atributo 2 | A₁ = (1) | A₁ = (2) | A₁ = (3) | A₁ = (4) | A₁ = (5) |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| A₂ = (1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| A₂ = (2) | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| A₂ = (3) | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| A₂ = (4) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| A₂ = (5) | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 |

Isto significa:

- 1 – Existência de dois atributos Acessíveis Sem Dificuldade
- 2 – Existência de pelo menos um atributo Acessível Com Dificuldade
- 3 – Existência de pelo menos um atributo Acessível Só com Ajuda
- 4 – Existência de pelo menos um elemento Não Acessível
- 5 – Não foi possível observar

Importa referir que, perante a evidência de pelo menos um atributo não acessível, mesmo perante a impossibilidade de avaliar os restantes atributos, prevalece a classificação negativa, pois a existência de apenas um atributo não acessível implica a invalidação da concretização dos preceitos da acessibilidade.

Ao estender o número de atributos a analisar na avaliação do objecto pretendido, recorremos a linha de raciocínio explanada nesta matriz:

Tabela 7 - Cruzamento de n atributos

| Atributo n Atributo $n + \dots$ | $A_n = (1)$ | $A_n = (2)$ | $A_n = (3)$ | $A_n = (4)$ | $A_n = (5)$ |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Max (A_{n+1}, \dots) = (1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (2) | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (3) | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (4) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (5) | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 |

Nestes termos, a classificação com o valor mais elevado irá prevalecer sobre a classificação com a expressão mais baixa. Isto é, perante a existência do valor máximo das classificações de todos os atributos ser de 3, a classificação do objecto assumirá o valor 3.

Assim, proferimos a mesma interpretação dos resultados que obtivemos no cruzamento de dois atributos.

- 1 – Existência de todos os atributos Acessíveis Sem Dificuldade
- 2 – Existência de pelo menos um atributo Acessível Com Dificuldade
- 3 – Existência de pelo menos um atributo Acessível Só com Ajuda
- 4 – Existência de pelo menos um elemento Não Acessível
- 5 – Não foi possível observar

Se estivermos perante a existência de um atributo com um número diferente de classificações admitidas, seguiremos a seguinte matriz:

Tabela 8 - Cruzamento de atributos com diferentes classificações

| Atributo n Atributo $n + \dots$ | $A_n = (1)$ | $A_n = (4)$ | $A_n = (5)$ |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Max (A_{n+1}, \dots) = (1) | 1 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (2) | 2 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (3) | 3 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (4) | 4 | 4 | 4 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (5) | 5 | 4 | 5 |

Desta forma, auferimos a mesma interpretação dos resultados obtidos no cruzamento de n atributos.

Se invertemos a disposição do atributo com menos categorizações, obtemos a matriz que agora apresentamos:

Tabela 9 - Cruzamento de n atributos com diferentes categorizações (situação invertida)

| Atributo n Atributo $n + \dots$ | $A_n = (1)$ | $A_n = (2)$ | $A_n = (3)$ | $A_n = (4)$ | $A_n = (5)$ |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Max (A_{n+1}, \dots) = (1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (4) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Max (A_{n+1}, \dots) = (5) | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 |

Nas situações de inexistência de um atributo (6), considera-se a referida matriz:

Tabela 10 - Atributo inexistente

| Atributo 1 Atributo 2 | A₁ = (1) | A₁ = (2) | A₁ = (3) | A₁ = (4) | A₁ = (5) |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| A₂ = (1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| A₂ = (2) | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| A₂ = (3) | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| A₂ = (4) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| A₂ = (5) | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 |
| A₂ = (6) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Assim, na ausência de A_2 , a classificação dos atributos será efectuada segundo a classificação do A_1 .

Esta matriz é utilizada, por exemplo, no caso dos semáforos sem accionamento manual, onde se considera que perante a ausência daquele atributo não poderá ocorrer afectação dos resultados finais dos semáforos.

III. O papel e o processo de produção das Políticas Públicas

1. O papel das Política Pública e das Políticas Transversais

A complexidade social conjugada com o ritmo de progressão, em termos de evolução e modernização da sociedade, determina o carácter omnipresente das políticas públicas, todavia variável com o modelo de regime e a ideologia do Estado. Aquelas repercutem resultados manifestos no plano social, enquanto motivadoras de vantagens e desvantagens, causadoras de seguranças e inquietações e produtoras de consequências importantes no bem-estar e felicidade da colectividade.

A política pública corresponde a fórmulas de equacionar problemas socialmente considerados, como tal, cuja relevância impele à tomada de decisão para a intervenção, ou apatia, dos agentes da governação.

Recorrendo à definição clássica de Dye (1995), podemos considerar políticas públicas como “tudo o que o governo decide fazer e não fazer”. No cerne do conceito estão contempladas, não apenas as acções do governo, mas também as inacções conscientes, ou seja, o que o governo escolhe não fazer. Assim, são consideradas todas as decisões que, depois de submetidas ao escrutínio e influência dos actores não governamentais, são objecto de produção a partir do poder político (Dye, (1169) 1995:3).

Na perspectiva de Anderson, a política pública é definida como um intencional curso de acções relativamente estáveis, seguidas por um ou conjunto de actores para lidar com um problema ou motivo de preocupação. Ou seja, apreende as acções dos governos e dos funcionários públicos designados a debruçarem-se sobre um determinado problema (Anderson, 1975: 6).

Aqueles actores na formulação da política são normalmente aquilo que *David Easton* denomina de “*authorities*” do sistema político, designadamente os anciãos, os chefes principais, os executivos, os legisladores, os juizes, os administradores, os conselheiros, os monarcas, e semelhantes (por Anderson, 1975:7). Para Easton, a política pública corresponde

a “*atribuição autoritária de valores para toda a sociedade*” (Dey, (1969) 1995:3). Assim sendo, as políticas públicas são produzidas pelo governo e pelas agências e afectam um número considerável de pessoas.

Lowi e Ginsburg definem política pública como “*uma intenção expressa oficialmente apoiada por uma sanção, que pode ser uma recompensa ou um castigo*” (por Parsons, 1995:xix). Enquanto curso de uma acção (ou inacção) a política pública pode ser revestida na forma de lei, regra, decreto, regulamento ou de uma ordem (Parsons, 1995:xix).

Podemos considerar que as políticas públicas obedecem a um padrão lógico, cujas ideias disseminadas produzem consequências reais. Geralmente as políticas aspiram servir diversos fins e diferentes interesses em simultâneo e, por conseguinte, têm consequências a vários níveis. Sendo que as consequências do seu impacto dependem principalmente da dimensão do valor atribuído pelo significado e interpretações que constituem a construção social da política (Schneider e Ingram, 1997:3).

As políticas públicas são concebidas com o intuito de conseguir objectivos concretos ou de produzir resultados previamente determinados, mesmo que estes nem sempre sejam alcançados.

A política pública compreende, ainda, toda a escolha que visa a produção de determinados resultados, a qual não se confina apenas a criação de uma lei, mas alonga-se às acções subsequentes destinadas a concretização da mesma (Anderson, 1975:7). Estas revelam-se de igual modo através de textos, de práticas, de comportamento, de símbolos e de discursos que definem, divulgam e disponibilizam valores, bens e serviços, bem como regulações regulamentos, investimentos, estatutos e outros atributos valorativos de sinal positivo ou negativo (Shneider, 1997:2).

Consideramos que as políticas públicas podem ser positivas, quando traduzidas em leis, regulamentos, regulações, decisões, orientações ou determinações, ou negativas, quando resulta a inactividade do governo (Anderson, 1975:9).

Remete-nos para a observância do domínio das acções, isto é, para os *outputs* resultantes das decisões políticas e distancia-nos do domínio das intenções. Contemplamos

aquilo que efectivamente foi feito pelo governo e não contabilizamos apenas as intenções ou promessas e divulgações presentes no discurso político. Importa, então, distinguir *policy outputs* de *policy outcomes*.

Em suma, as políticas públicas incorporam os seguintes atributos (Birkland, 2001:20):

- 1) São públicas e como tal afectam significativo número e diversidade de pessoas;
- 2) São feitas em nome de causa pública;
- 3) São genericamente feitas ou iniciadas pelo governo;
- 4) São interpretadas e implementadas por actores públicos e privados;
- 5) Correspondem ao que o governo entende fazer ou realizar;
- 6) Traduzem também o que o governo escolhe ou não fazer.

São legitimadas por serem concebidas em nome do interesse público enquanto domínio em que não é viável desenvolver pelo simples jogo de mercado. Este domínio, decorre de um superior interesse que incorpora a compatibilização de interesses que entre si colidem ou se interligam.

A ideia do público pressupõe a existência de uma esfera ou domínio da vida que não é privado, nem tão pouco meramente individual, mas que pelo contrário, é assumido como comum (Parsons, 1995:3). Como tal, envolve a esfera de provisão de bens ou serviços públicos, cuja concretização demanda a necessidade de actuação do Estado. Este modelo de provisão de bens e serviços destinados a corresponder ao interesse público é variável ao longo do tempo e dependente das opções políticas de cada sociedade de acordo com a sua ideologia.

Segundo *Dye*, o processo de produção de políticas públicas obedece às seguintes fases:

- 1) Identificação do problema;
- 2) Agendamento;
- 3) Formulação da política;
- 4) Legitimação da política;

- 5) Implementação;
- 6) Avaliação da política.

A relação entre a formulação da política e o seu contexto político podem ser explicadas de forma de acordo com seis abordagens (Parsons, 1995:39-40):

- 1) Abordagens por fases;
- 2) Pluralistico-Elitistas;
- 3) Neo-Marxistas;
- 4) Sub-Sistémicas;
- 5) Institucionalistas;
- 6) Abordagens ao Discurso Político.

Na *Abordagem Por Fases* o processo de produção das políticas é composto por uma série de pessoas ou sequências e inicia-se com a fixação da agenda e termina com a avaliação da política e com a sua finalização. O modelo *Pluralistico-Elitistas* enfoca no poder e na sua distribuição entre grupos e elites e na forma como formatam e delineiam a produção política. Relativamente à *Abordagem Neo-Marxista* podemos considerar que põe a sua ênfase na aplicação das ideias de Marx na formação das políticas na sociedade capitalista. Por sua vez, a *Abordagem Sub-sistémica* analisa a produção de políticas de acordo com novas metáforas, como por exemplo, *redes*, comunidades e sub-sistemas. Examinar o processo político ao nível da linguagem e da comunicação é o ponto basilar da Abordagem ao Discurso Político. E finalmente, as *Abordagens Institucionalistas* que abordam o papel que as instituições na definição e formulação das políticas públicas (Parsons, 1995:39-40).

Para Heidenheimer, a “*política pública comparativa, consiste no estudo de como, do porquê e de qual o efeito perseguido pelos diferentes governos, enquanto particulares decursos ou sequências de acção ou de inacção*” (por Parsons, 1995:40). A resposta àquelas questões pode formular-se através das diversas abordagens que se seguem (Parsons, 1995:40):

- 1) Abordagens sócio económicas;
- 2) Abordagens Governamentais e Partidárias;

- 3) Abordagens de Lutas entre Classes;
- 4) Abordagens Neo-Corporativas;
- 5) Abordagens Institucionalistas.

A primeira abordagem observa a forma de constituição das políticas públicas como resultados de factores económicos e sociais. As abordagens Governamentais e Partidárias enfocam o modo como a competição entre partidos e o controle partidário do governo têm importância para as políticas públicas. No que refere a abordagem de Luta entre Classes, podemos compreendê-la como forma explicativa através das formas políticas de luta de classes nos diferentes países. O enfoque na influência é dos interesses organizados na determinação das políticas é procedido pela abordagem Neo-Corporativas. Para finalizar, as abordagens Institucionalistas analisam a importância do papel do Estado e das instituições sociais no formato e definição das políticas (Parsons, 1995:40).

2. Tipologias das Políticas Públicas e Políticas transversais

Os governos tomam deliberações concernentes aos vários domínios do social, nomeadamente na esfera do conflito, na organização social e em termos de distribuição de recursos. Deste modo, entendemos as políticas públicas como sendo reguladoras de comportamento, organizadoras da burocracia, distribuidora de benefícios ou extractora de taxas (ou ambas) (Dey, (1969)1995:3).

Assim, de acordo com a classificação das políticas públicas de *Lowi*, podemos identificar quatro tipos de políticas, designadamente (Heinelt, 2007: 110):

- 1) Distributivas,
- 2) Reguladoras;
- 3) Redistributivas;
- 4) Constitucionais.

As Políticas Distributivas envolvem a provisão de serviços ou bens, tendo em consideração os recursos limitados, a um segmento da população (indivíduos, grupos corporações e comunidades). Algumas políticas distributivas proporcionam benefícios a um grupo restrito de pessoas, enquanto outras política distributiva provocam benefícios para um grupo vasto de pessoas. Aquelas políticas implicam usualmente a aplicação de fundos para apoiar grupos ou parcelas populacionais. Esta política só cria vencedores e não perdedores específicos, excepto na eventualidade de haver fuga ao fisco. Em termos de Políticas Reguladoras, podemos referir que estas impõem ou limitam o comportamento individual ou dos grupos. A formulação das políticas reguladoras intervém na mediação de conflito entre grupos com interesses contraditórios ou concorrentes. Abarcam as políticas de protecção que velam pela inibição dos efeitos negativos, resultantes do exercício da actividade privada, sobre os cidadãos. Contrariamente às políticas distributivas, estas possuem claros vencedores e perdedores. As Políticas Redistributivas abrangem a alocação e a gestão dos recursos colectivos e a forma de os distribuir e disponibilizar para os seus sucedâneos. Estamos perante a necessidade da emergência de uma área política centralizada fundamentada na segmentação social e de elites. Por fim, temos as Políticas Constitucionais que estão intrinsecamente relacionadas com a defesa dos direitos dos cidadãos, ordenação do sistema ou manutenção das regras do jogo (Lowi por Cardim, 2006: 38-39) (Anderson, 1975: 11-15).

Segundo a perspectiva de Anderson as políticas podem ser classificadas como (Anderson, 2006:10):

- 1) Políticas Substantivas;
- 2) Políticas Procedimentais.

Sendo que as primeiras compreendem o que o governo faz. Encontram-se directamente relacionadas com a dicotomia vantagens/desvantagens ou benefícios/custos. Contrariamente, as Políticas Procedimentais relacionam com o *como* o governo faz ou *quem* irá praticar à acção. Assim, a definição desta política implica a criação de agências administrativas, indicações processuais e técnicas, bem como a forma de controlo das operações (Anderson, 2006: 10).

No que concerne ao seu carácter, podemos descrever duas classificações dependendo do tipo de benefícios garantidos:

- 1) Materiais;
- 2) Simbólico.

Trata-se de políticas que providenciam benefícios tangíveis ou poder substantivo para os seus beneficiários, ou impõem desvantagens reais em quem é adversamente afectado. As políticas simbólicas produzem impacto nas pessoas, apelando a valores tais como a paz, patriotismo e justiça social, sem se sustentarem em recursos ou investimentos concretos.

Quando desenvolvidas e direccionadas pelos serviços específicos do Estado, relativamente aos aspectos da vida social, tais como saúde, a educação, o trabalho, a habitação, a assistência e os serviços sociais, as políticas públicas são consideradas políticas sociais (Moutagut por Caeiro, 2008:21).

Existem políticas de sentido verticalizado, dirigidas a um tema concreto, cuja responsabilidade de implementação se atribui a uma agência implementadora (saúde, educação, habitação, emprego, entre outras) e existem políticas que cruzam todo o espectro temático das políticas verticalizadas e que se pretendem como garantes de princípios básicos, nomeadamente de igualdade de oportunidades e de cidadania.

Trata-se, portanto, de políticas transversais que, pelo atributo de *multi* afectação que possuem, se tornam responsáveis pela criação de efeitos que se repercutem nos domínios das políticas verticalizadas. Assim, a articulação daquelas políticas com políticas verticalizadas, num quadro de implementação *pluri* agências, produz implicações relevantes na concretização e efectivação dos propósitos pelas quais estas foram configuradas.

Figura 2 - Políticas Transversais



Estamos, assim, perante políticas que exigem relações inter-organizacionais desde o processo de formação. Isto é, políticas cujo seu desenvolvimento obriga ao estabelecimento de ligações horizontais, onde é imprescindível a colaboração com organizações, ainda que desprovidas de qualquer relação hierárquica (Hill, (1997) 2009:235).

Nesta perspectiva, pese embora o facto de as organizações dos diversos níveis possuírem um campo de actuação abrangente, apresentam-se actividades para as quais a colaboração é essencial.

Aquele reconhecimento da importância da colaboração entre organizações consolidou a tendência do governo para efectuar discussões temáticas, haja em vista a prossecução de uma maior cooperação e a criação de dispositivos facilitadores do planeamento conjunto (Hill, (1997) 2009:245).

Interessa reconhecer que as relações de colaboração pressupõem uma duradoura e contínua interacção, que se aproxima da integração. Importa, pois, perceber que as relações de colaboração sucedem dentro das organizações, bem como entre elas. Desta feita, na selecção das modalidades organizacionais para processos políticos é necessário considerar os limites existentes e os efeitos que possuem. No entanto, salientamos que o próprio conceito de “organização” pode envolver um desenho arbitrário dos limites, onde presenciamos as situações de dubiedade organizacional resultantes da coincidência de papéis que os indivíduos possuem por pertencerem a mais de uma organização (Hill, (1992) 2009: 245).

Os indivíduos são membros de diferentes grupos profissionais pertencentes às divisões intra-organizacionais, com funções ou hierarquias separadas. Com base neste pressuposto, Laffin explica como essas comunidades profissionais podem influenciar as relações entre organizações e, por sua vez, DiMaggio e Powell, argumentam que as comunidades profissionais possuem um papel preponderante na formação de convergências nas estruturas orgânicas (Hill, (1997) 2009: 252).

Por outro lado, à semelhança do que acontece nas relações verticalizadas, relações inter-organizacionais decorrentes desde o topo até a base da organização, mesmo possuindo idêntico nível hierárquico, poderão ocorrer distribuições de poder e autonomia díspares, que originam manifestações relutantes de afirmação e alteração das políticas, de forma a satisfazer os interesses dos níveis orgânicos.

Posto isto, e recorrendo às variadas teorias organizacionais que se concentram nas questões internas da organização, é possível apresentarmos uma variedade de contextos onde o intercâmbio é entendido como um benefício mútuo ou ser considerado haver benefício para uma das partes ou ser refutada a ideia de oferecer quaisquer benefícios (Hill, (1997) 2009:246).

Constantemente, inteiramo-nos de casos onde as múltiplas actividades organizacionais são executadas perante a interacção de indivíduos externos à organização ou, até mesmo, outras organizações. As organizações públicas fragilizadas que recorrem ao envolvimento com terceiros para a execução de tarefas constituem exemplo disso (Hill, (1997) 2009:246).

Na base do sucesso torna-se, portanto, fulcral criar uma boa relação de cooperação com as organizações convenientes. Enquanto princípios para uma parceria de sucesso, Hudson e Hardy, apresentam os seis pontos em epígrafe (por Hill, (1997) 2009:253):

- 1) Conhecimento da actividade do parceiro;
- 2) Clareza e realismo;
- 3) Empenho e responsabilidade;
- 4) Desenvolvimento e manutenção da confiança;
- 5) Estabelecimento de parcerias claras e estáveis;

- 6) Acompanhamento, revisão e aprendizagem organizacional

3. Política Social

A Política Social é a “*política relativa à administração pública da assistência, ou seja, ao desenvolvimento e direcção dos serviços específicos do Estado e dos serviços locais em aspectos, tais como saúde, a educação, o trabalho, a habitação, a assistência e os serviços sociais*” (Montagut por Caeiro, 2008:21). Assim sendo, a política social propõe-se resolver problemas sociais ou prosseguir objectivos aceites como respostas àqueles problemas (Caeiro, 2008:21).

Alcook considera, ainda, que a Política Social constitui um conceito usado para descrever as acções dirigidas à promoção do bem-estar, mas entende que o termo é igualmente usado para designar o estudo das mesmas (por Pereirinha, 2008:17).

Enquanto ciência, a Política Social compreende os seguintes objecto de análise (Titmuss por Lavalette, 2001:3):

- 1) A análise e descrição da formulação de política e as suas consequências intencionais e não intencionais;
- 2) O estudo da estrutura, função, organização, planeamento e processo de administração das instituições e agências;
- 3) O estudo das necessidades sociais e os problemas de acesso à sua utilização, e padrões de resultados dos serviços, transacções e transferências;
- 4) A análise da natureza, atributos e distribuição dos custos sociais;
- 5) A análise dos padrões de distribuição e disponibilização dos recursos, os meios e tempo e do impacto específico dos serviços sociais;
- 6) O estudo das funções e atribuições dos representantes eleitos, dos profissionais, dos administradores e dos grupos interesse no funcionamento e desempenho das instituições do *Estado do Welfare*;

- 7) O estudo dos direitos sociais do cidadão, enquanto contribuinte, participante e usuário dos serviços sociais;
- 8) O estudo do papel do governo (local e central), como um promotor de valores e dos direitos de propriedade social, expressa como é manifestada na legislação social e administrativa e nos outros canais de regulamentação.

Segundo Pereirinha, a Política Social compreende a “*actuação dirigida à promoção e garantia do bem-estar, confundindo-se com a actuação, com finalidades sociais, do Estado-Providência*”. Neste sentido, a Política Social é entendida como “*área de actuação da Política Pública, com finalidades sociais*”. Esta distingue-se das outras áreas de actuação da Política Pública pela finalidade de garantir e promover o bem-estar na sociedade (Pereirinha, 2008:17-19).

Nestes termos, Pereirinha entende a Política Social como “*a forma de actuação das políticas públicas com a finalidade de promover e garantir o bem-estar social, através da consagração de direitos sociais e das condições necessárias à sua realização na sociedade*”. Estas possuem como objectivos fundamentais: a redistribuição de recursos, a gestão de riscos sociais e a promoção da inclusão social (Pereirinha, 2008:21).

Para Hill, as políticas sociais pretendem cobrir as necessidades sociais, haja em vista a proliferação do *bem*. Todavia, estas podem ser igualmente usadas como instrumento para proteger os outros objectivos, que podem ser prejudiciais ao bem-estar das pessoas. Desta forma, as políticas sociais não são providências revestidas de preocupações humanitárias para atender às necessidades, mas como respostas às tensões sociais (Hill, (1980) 2000:3).

Neste sentido, podemos considerar que, para além do propósito de suprir as necessidades sociais, a política social transporta um conjunto de medidas apaziguadoras da agitação social, a partir do qual, as políticas promotoras do bem-estar social são explicadas como medidas de controlo social. Representam medidas de combate à desordem e ao crime ou medidas para legitimar e sustentar o sistema capitalista (Hill, (1980) 2000:3).

Inerentes à definição de política social, podemos considerar as seguintes características (Hill, (1980) 2000:4):

- 1) As políticas que são identificados como “social” não devem ser interpretadas como sendo concebidas e implementadas exclusivamente para o alcance do bem-estar dos destinatários directos;
- 2) Outras políticas, não convencionalmente identificadas como políticas sociais, podem efectuar uma comparável, ou mesmo superior, contribuição para o bem-estar;
- 3) As políticas públicas devem ser vistas como um todo, onde as políticas sociais se encontram, por sua vez, interligadas com outras políticas.

No que concerne aos instrumentos de política social, podemos considerar os seguintes (Baldock, 2007: 17):

- 1) Regulação – leis que definem o que os indivíduos ou organizações devem ou não fazer;
- 2) Provisão de bens e serviços – prestação de serviços directamente às populações, tais como serviços de saúde, educação, entre outros;
- 3) Provisão de benefícios monetários – fornecimento de dinheiro ou redução dos impostos que teriam que pagar.

A intervenção da Política Social ocorre perante o reconhecimento social e político da necessidade dessa intervenção, em resultado da averiguação do problema social ou dos factores que podem suscitar esse problema. Conducente à promoção e garantia do bem-estar social, a intervenção da Política Social intenta a efectivação das garantias e direitos sociais intrínsecos ao Estado-Providência.

A política social integra, portando, um complexo político e institucional instituidor da base conceptual e política do *Welfare State* (Borgianni, 2000:150). Assim, constatamos uma correlação entre a política social e o estado capitalista, enquanto agente executor das novas funções que lhe estão afectas, tais como a instituição e distribuição de bens e serviços sociais, designados por direitos de cidadania (Borgianni, 2000:149). Neste contexto, o Estado-

Providência é encarado como um fenómeno de modernização das sociedades, surgido como resultado da crescente diferenciação social e expansão das actividades sectoriais, bem como do processo de mobilização social e política (Flora e Heidenheimer por Mozzicafreddo, 2002: 30).

Em Portugal, o Estado-Providência caracteriza-se pela existência de três dimensões: (Mozzicafreddo, 2002: 32):

- 1) Desenvolvimento de políticas sociais gerais e políticas compensatórias de protecção de determinados segmentos da população;
- 2) Implementação de políticas macroeconómicas e de regulação da esfera económica privada, intervindo nas disfuncionalidades das regras do mercado;
- 3) Estabelecimento de formas de conciliação, ou seja, institucionalizando a concertação entre parceiros sociais e económicos e a diminuição das desigualdades sociais.

Nos modelos Estado-Providência, a previsão de serviço, haja em vista a realização dos direitos sociais constituintes do contrato social, é frequentemente coadjuvada por outros sectores além do Estado. Esta organização do Estado-Providência, que concilia de forma articulada a participação de vários agentes da Política Social, denomina-se de *welfare mix* ou *welfare pluralism* (Pereirinha, 2008:25).

William Beveridge, identifica as *big-five* áreas centrais da Política Social, designadamente a educação, a saúde, a habitação, a segurança social e a acção social (Baldock, 2007: 8). Estas constituem, portanto, as áreas de actividade onde o Estado despende os seus dinheiros e serviços aos cidadãos. Segundo Blakemore, as ideias que norteiam as políticas direccionadas para estas áreas instituem os princípios da política social (Blakemore, 2003: 17).

Em virtude da regulação destes domínios, são designadas políticas de natureza sectorial ajustadas às especificidades e exigências características da área do social que visam satisfazer (Pereirinha, 2008:27). Surge, portanto, a formulação de directrizes embebidas de

conteúdo específico, ajustado às características inerentes a alguns grupos de população ou a categorias de problemas sociais, tais como, as políticas de integração e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência.

A complexidade social, enquanto macro-sistema composto por diferentes sociedades que, por sua vez, acolhem grupos com realidades e necessidades diferentes, e como por conseguinte, opiniões divergentes sobre aquilo de deve ser feito, leva a que as políticas escolhidas sejam o resultado de uma decisão consciente e sabedora dessa diversidade.

Assim, as Políticas Sociais Categoriais correspondem a “*políticas sociais de natureza transversal, que envolvem as várias dimensões dos direitos universais que encontramos em algum grupo populacional ou risco social específico e que obrigam, tendo em consideração as especificidades destes grupos e riscos, a coordenar as políticas sociais sectoriais que actuam sobre cada uma dessas dimensões*” (Pereirinha, 2008:28).

Por outro lado, os problemas sociais possuem dimensões transversais aos vários grupos populacionais, pois as características que compreendem são generalizadas. Para tal, são delimitadas políticas globais, ou seja, políticas não centradas em nenhum grupo específico, mas abrangentes a todos os grupos constituintes da sociedade (Pereirinha, 2008:28).

Temos, ainda, as políticas universais que, como o próprio nome anuncia, constituem direitos universalmente reconhecidos, sem conterem qualquer tipo de restrição ou condicionantes ao seu acesso. São exemplo disso, as políticas de emprego presentes na Constituição da República Portuguesa (Pereirinha, 2008:29).

Assim, atendendo às especificações abarcadas pela política social, podemos considerar que estas podem ser examinadas em termos de (Baldock, 2007: 12):

- 1) As intenções e os objectivos que estão subjacentes às políticas individuais ou de grupos;
- 2) As disposições administrativas e financeiras utilizadas na implementação da política;
- 3) Os resultados das políticas, particularmente em termos dos ganhadores e perdedores.

Apesar do objecto da política social ser o da promoção do bem-estar social, aplicando técnicas e métodos para o efeito, verificamos uma disparidade entre os resultados pretendidos e os resultados alcançados, existindo mesmo a possibilidade dos resultados pretendidos não serem passíveis de concretização (Caeiro, 2008:21). Reconhecendo a existência do abismo entre os conceitos que inspiram a política e a política real, considera-se política social o que ocorre no terreno, bem como os acontecimentos aquando da tomada de decisão (Blakemore, 2003: 2).

O impacto das políticas sociais irá depender de como esta é interpretada e posta em prática. (Hill, (1980) 2000: 11) Tal como nas outras políticas, o processo de implementação constitui uma etapa decisiva para o sucesso, ou insucesso, da política.

Naquele processo, estão incorporadas as dificuldades e insucessos das políticas anteriores, cuja experiência conseguida, associada ao reajuste de objectivos e do *mundo social*, incorporam um processo de maturação propício ao surgimento de políticas futuras. Assim sendo, a política resulta de um processo acumulativo, através do qual, as políticas suscitam a necessidade de criação de outras políticas, criam oportunidades para o surgimento de outras políticas e fomentam novas situações susceptíveis da criação de resposta política (Hill, (1980) 2000: 10).

Segundo Hill, naquele processo, importa focar a atenção na política originária, o eleitorado, grupos de pressão e ainda, segundo uma abordagem *top-down*, as agências responsáveis pelo processo de implementação.

4. Implementação da Política

Entre a data de vigência de uma política, assinalada pela sua publicação, e a sua concretização transcorre um faseamento na prossecução da elaboração da política, cujas ocorrências e acções dos envolvidos influem preponderantemente para o sucesso ou insucesso da política. Assim, para Hargrove, a implementação constitui o *missing link* no âmbito do estudo do processo político (por Parsons, 1999:462).

Isto significa que o processo de elaboração estende-se para além da formulação e publicação da lei, seguindo-se um processo de concretização da política pela agência ou organismo que vai implementá-la, ou seja, a efectivação da política pelos responsáveis legalmente legitimado. Nesta fase, são tomadas decisões concernentes à determinação dos beneficiários efectivos das medidas, de que forma, com que meios e através de quem. É ainda neste itinerário onde por vezes se desvirtua o conceito inicial da política pelas representações colectivas dos agentes e destinatários formadas a partir de percepções alimentadas por sinais emitidos ao longo do itinerário (Cardim, 2006:18).

Naquele faseamento, inscreve-se um novo itinerário estremado na finalização da política que se desenvolve no seio do aparelho burocrático, onde são definidos os beneficiários reais das medidas, de que forma, com que meios e através de quem. Mesmo desprovido de responsabilidade na tomada de decisão, aquele aparelho burocrático acaba por proferir as suas convicções aquando do desenvolvimento e preparação das questões técnicas, informacionais e administrativas, próprios da concretização da política no terreno (Cardim, 2006:49).

Transcorre, portanto, um itinerário, com início na definição da política, tendo a jusante o seu consumo pelos destinatários finais. Implica um processo de envolvimento de uma multiplicidade de factores que fomentam as percepções colectivas, frequentemente responsáveis pelo desvirtuamento do conceito inicial ou da intenção de resolução.

A complexidade estrutural do aparelho burocrático, assente numa hierarquia de funções, de responsabilidades e de procedimentos, dificulta a transmissão das indicações políticas iniciais, viabilizando, alterando ou inibindo a decisão tomada ou, até mesmo, subvertendo o seu próprio sentido. Desta forma, diluí-se o entendimento da problemática de suporte da política, bem como dos efectivos destinatários da política e da forma mais efectiva de concretização dos fins a que se destina. Por outro lado, a influência dos papéis e interesses dos elementos inter-organizacionais, característica generalizada da governação moderna, e do subjacente processo de negociação entre as partes constituintes, podem contribuir para alterar os *outcomes* da política.

O interesse sobre o que verdadeiramente acontece após a produção da legislação e a produção de resultados junto dos destinatários conduz ao aprofundamento da pesquisa sobre a

implementação, que passa a constituir um objecto de observação e de pesquisa. Desta feita, surgem as abordagens explicativas do processo de implementação, designadamente as abordagens *Top-down*, *Bottom-up* e *Investigação de 3ª Geração*

4.1. A abordagem Top-Down

A Teoria da Implementação começa por se consubstanciar através do trabalho de Pressman e Wildavsky, sobre o *Projecto de Oakland*. Os autores visavam perceber as razões do insucesso daquele projecto da luta contra a pobreza, que havia defraudado os propósitos formados em Washington.

Na sequência daqueles trabalhos, vieram a desenvolver-se novas produções teóricas traduzindo sistemas racionais segundo os quais a implementação efectiva requer uma boa cadeia de comando com capacidade de executar os objectivos determinados pelo topo (Parsons, 1995:465).

Aquele modelo racional é imbuído, portanto, com a ideia de que a implementação diz respeito a fazer com que as pessoas desempenhem o que lhes foi solicitado e mater o controle sobre uma sequência de etapas do sistema, bem como o desenvolvimento de um programa de controlo que minimize os conflitos e desvios dos objectivos fixados pela política inicial (Pressman e Wildavsky por Parson, 1995: 466).

Assim, a implementação é conceptualizada enquanto uma cadeia de elos de sentido descendente, cujo *focus* se situa ao nível da criação das estruturas e dos sistemas de controlo adequados à observância dos objectivos delimitados pelo topo (Cardim, 2006:52).

Deste modo, os investigadores de 1ª geração desenvolvem a abordagem *top-down*, onde a implementação constitui um processo complexo e dinâmico, composto por uma pluralidade de perspectivas, cuja interpretação e operacionalização das decisões tomadas pelos decisores políticos têm múltiplos efeitos (Goggin, 1986:328).

Van Meter e Van Horn defendem que a implementação será bem sucedida se existir um elevado consenso face aos objectivos e uma mudança marginal. Para o efeito, sugerem um

modelo onde os seguintes factores estão ligados dinamicamente à produção virada para os resultados (Hill e Hupe, (1995) 2002: 46):

- 1) Standards e objectivos políticos elaborados de uma forma relacionada com as finalidades globais das decisões políticas que proporcionem standards mais concretos e específicos assessores do desempenho;
- 2) Recursos e incentivos disponíveis;
- 3) Qualidade das relações inter-organizacionais;
- 4) Características das agências de implementação, inclusive as ligações formais e informais com os responsáveis da policy-making e policy-enforcing;
- 5) Contexto económico, político e social;
- 6) Posicionamento dos implementadores, envolvendo três elementos: a sua compreensão e entendimento da política; a direcção da sua resposta – aceitação, neutralidade e rejeição; a intensidade desta última direcção.

Para Christopher Hood a implementação assume a sua perfeição quando reunir os seguintes pressupostos (Parsons, 1995:465):

- 1) A implementação é um produto de um exército unitário com linhas claras de autoridade;
- 2) As normas devem ser impostas e os objectivos devem ser dados;
- 3) As pessoas devem fazer o que lhes dizem e o que lhes é solicitado;
- 4) Deverá haver uma comunicação perfeita intra e inter-organizações;
- 5) Não deverão existir pressões temporais.

Numa abordagem onde a organização é caracterizada por uma estrutura composta por grupos e indivíduos que procuram maximizar o seu poder e influência, o conflito representa um processo essencialmente político de envolvimento de diferentes estratégias para a aquisição ou manutenção do poder. Nesta perspectiva, a implementação é compreendida

como um jogo de interesses executado pelos jogadores intervenientes na concretização da política.

Este modelo de *série de jogos* é defendido por Bardach na sua obra *The Implementation Game* publicada em 1977. Bardach alega que a implementação constitui um jogo de negociação, persuasão e de manobras de protecção de interesses em condições de incerteza (Bardach, por Parsons, 1995:470). Trata-se de um processo político cujo intenso acompanhamento (*follow-through*) constitui um factor preponderante no sucesso da implementação. O autor sugere que na variedade de jogos previstos existe a necessidade de precaução no processo de *scenario-writing* e na criação das estruturas dos jogos de forma a alcançar os objectivos pretendidos, assim como enfatiza a atenção despendida ao *fixing the game* (Hill e Hupe, (1995) 2002: 48).

Assim sendo, a implementação representa um campo onde os jogadores disputam entre si pela reprodução do sistema, de modo a influencia-lo segundo os seus próprios objectivos. Acrescenta-se que a política se estende para além do processo formal da política institucional, considerando que esta não pára quando o projecto se converte em lei. Desta forma, Bardach redefine as fronteiras entre a política e a burocracia e entra o processo de tomada de decisão e a entrega dessa decisão (Parsons, 1995: 471).

Compreender o que realmente acontece após a formulação e promulgação de uma política constitui o objecto de estudo da implementação, nomeadamente com a identificação de eventos e actividades posteriores à emissão das directivas pela autoridade, deslindando, quer os esforços para administrar os fundos, como os impactos sobre as pessoas e eventos. Esta análise inclui o estudo do comportamento dos órgãos administrativos responsáveis pelo programa e a observância dos objectivos pelos destinatários, assim como a rede de forças políticas, sociais e económicas que incidem sobre o comportamento de todos os envolvidos e, posteriormente, analisar os impactos do programa (Mazmanian e Sabatier, 1989: 4).

Naquela análise da implementação de uma decisão política de topo, situam-se sempre as seguintes questões (Mazmanian e Sabatier, 1989: 13):

- 1) Até que ponto é que as acções dos *implementing officials* e dos grupos destinatários são consistentes com a decisão política inicial;

- 2) Até que ponto é que os impactos são consistentes com os objectivos;
- 3) Quais os principais factores que afectam os resultados e os impactos da política;
- 4) Como é que a política foi reformulada ao longo do tempo e com base na experiência.

Podemos considerar que a implementação de qualquer programa pode ser visto a partir de três perspectivas bastante diferentes (Mazmanian e Sabatier, 1989: 12):

- 1) A decisão inicial, o centro - envolve os esforços do topo e da base do aparelho burocrático a fim de prestar um serviço ou mudar comportamentos. Se a política não surge os efeitos desejados deverá ocorrer um reajustamento, aplicação de sanções ou uma reformulação dos princípios básicos da política. Todavia, a perspectiva central tem enfoque na medida de concretização dos objectivos da política e as razões para a sua realização;
- 2) Campo de aplicação a nível dos funcionários, a periferia – implementação foca-se na maneira como implementadores locais respondem às rupturas no seu ambiente causadas pelo esforço dos funcionários externos em conseguir uma nova política;
- 3) Os agentes privados a quem o programa é dirigido, os destinatários – a capacidade de alteração do comportamento dos destinatários depende de uma adequada compreensão dos seus incentivos.

Os autores Hogwood e Gunn oferecem preposições que podem ser entendidas como recomendações aos decisores políticos, designadamente (Hogwood e Gunn, 1984: 198-207):

- 1) As circunstâncias externas à agência de implementação não impõem constrangimentos;
- 2) São disponibilizados os recursos necessários e os prazos adequados;
- 3) Cada etapa do processo de implementação requer a disponibilização de uma combinação de recursos;

- 4) A política a ser implementada é baseada numa teoria válida de causa e efeito;
- 5) A relação entre causa e efeito é directa e os *links* são poucos ou inexistentes;
- 6) Para que haja sucesso deve apenas uma agência implementadora auto-suficiente. Na eventualidade de outras agências terem que estar envolvidas, as relações de dependência são mínimas em número e importância;
- 7) Existe um entendimento completo e compromisso tácito sobre os objectivos a serem atingidos e estas condições persistem durante o processo de implementação;
- 8) Em termos de objectivos acordados é possível especificar, com detalhe pormenorizado e numa sequência perfeita, as tarefas a serem desempenhadas por cada participante;
- 9) Existe uma comunicação perfeita entre (e em coordenação) com os vários elementos envolvidos no programa;
- 10) A autoridade consegue exigir e obter a obediência perfeita;

Em suma, no modelo *top-down* a implementação ocorre numa cadeia de elos onde os objectivos, claramente determinados, perpassam do topo para a base do aparelho burocrático de forma controlada, segundo um conjunto de recursos financeiros, humanos e preceitos legais, inicialmente contabilizados.

Todavia, o cumprimento dos objectivos superiormente estabelecidos é dificilmente alcançável, haja em vista a inexequibilidade da total obediência e controlo e a divergência consensual em termos da identificação e determinação dos próprios objectivos. Acrescem ainda, alguns factores que fomentam a complicação na concretização dos objectivos superiormente fixados, como os atrasos resultantes da desadequação e a indisponibilidade dos recursos (Cardim, 2006: 56-57).

Esta abordagem ignora os condicionantes intrínsecos ao próprio processo de implementação, designadamente no que concerne a intervenção dos diferentes grupos de pressão na formulação da política e o alcance do insucesso da agência implementadora, uma

vez que responsabilidades da implementação são delegadas na base do aparelho burocrático (Wallis e Dollery, 2001:248).

Por último, a perspectiva *top-down* parte do pressuposto que a política deve estar compreendida num único estatuto ou orientação normativa, ignorando deste modo, que as políticas assumem, frequentemente, modelos fragmentados ou até mesmo incrementalistas (Cardim, 2006:57).

4.2. A abordagem Bottom-up

Perante a incapacidade do modelo *top-down* de explicar os insucessos das políticas públicas, emerge uma nova vaga de investigadores, cujo enfoque da sua perspectiva de análise se concentra na observância do comportamento dos agentes finais do processo de produção da política. Surge, deste modo, um domínio teórico de carácter indutivo, assente no desempenho dos indivíduos que estabelecem contacto directo com os destinatários da política e com as suas realidades.

Lipsky, fundador desta teoria ora denominada por *bottom-up*, esclarece que as decisões, as rotinas estabelecidas e as alternativas adoptadas para ultrapassar as incertezas e as pressões, convertem-se efectivamente em políticas públicas que passam a ser implementadas. A lacuna entre a representação ideal da prestação de serviço e as limitações pessoais e profissionais pressentidas pelo *street-level bureaucrats* conduzem ao desenvolvimento de concepções próprios concernentes ao seu trabalho e aos destinatários da medida. Desta forma, tentam gerir as suas incertezas e pressões (por Hill e Hupe, (1995) 2002: 52).

Lipsky, identifica o paradoxo emergente no seio dos trabalhadores do *street-level* ao reconhecer que, por um lado, os funcionários sentem-se oprimidos pela burocracia que domina o seu trabalho e que, por outro lado, estes mesmos funcionários possuem autonomia e liberdade discricionária. Lidam com segmentos de *produto* ou do *serviço* a prestar, sem que conheçam ou percebam o *alinhamento* de todo o processo produtivo e as suas finalidades (Cardim, 2006). Assim, encontram-se numa situação de *alienação* onde ignoram resultados, destinatários e contextos de enquadramento. As escolhas e opções tomadas sob pressão,

influenciadas pela escassez de recursos, exprimem frequentemente incongruência face às orientações e aos propósitos políticos (Hill e Hupe, (1995) 2002: 52-53).

Barrett e Fudge, defensores da teoria ascendente, remetem-nos para a inconstância da política, uma vez que esta é tomada por actores que podem operar de acordo com pretensões diferentes daqueles que formulam a política. Estas discrepâncias repercutem-se na concretização da própria política, pois esta é frequentemente objecto de interpretações, modificações e, por vezes, de subversões (por Hill e Hupe, (1995) 2002: 55). Desde modo, a política resulta de um processo de negociação dinâmico entre os tomadores de decisão da política e quem a concretiza.

Ainda no âmbito da teoria *bottom-up*, Elmore realça o processo de mapeamento ascendente, isto é, a observação do itinerário analítico a partir da base administrativa e em direcção ao topo, considerando todo o percurso de implementação e a rede de relações estabelecidas aquando da concretização da política.

Esta lógica desprende-se das formas de controlo da medida e concentra-se nas formas de influência indirectas dos decisores políticos, designadamente (Elmore, 1980: 605-616):

- 1) Conhecimento e capacidade de resolver problemas pelo *street-level*;
- 2) Incentivo para a acção nos domínios temáticos da política;
- 3) Relação entre os actores políticos nos vários níveis do processo de implementação;
- 4) Uso estratégico de fundos para afectar as escolhas.

Inverte-se, portando, o processo de análise face ao modelo *top-down* onde se conceptualiza um processamento *forward mapping*, ou seja, a análise da implementação do topo para a base. Elmore enfatiza o reforço das patologias das hierarquias e o controlo do processo organizacional, político e tecnológico dos decisores políticos no processo de implementação, enquanto pontos críticos presentes na perspectiva *top-down* (Elmore, 1980: 603-608).

Estas duas abordagens distintas foram simultaneamente utilizadas, posteriormente, por Elmore para a realização de estudos de políticas, eventos e situações complexas.

Assim, podemos considerar que a abordagem *bottom-up* se concentra nas redes estabelecidas no processo de implementação e no comportamento e níveis de compromisso dos *street-level bureaucrats*, enquanto actores de uma dinâmica local, responsável pela mutação de uma política em função dos seus interesses.

Neste sentido, importa analisar um conjunto de decisões, rotinas e alternativas criadas pela “linha da frente” para atenuar as suas incertezas e pressões de modo a poder explicar as mutações ocorridas na política públicas comparativamente ao seu desenho inicial. Por outro lado, as diversas formas de apresentação e explanação da política constituem fontes indubitáveis de revelação da forma como os governos e grupos de interesses actuam em relação ao problema.

Apesar da ambiguidade dos objectivos da política decorrente da confluência dos objectivos de outras medidas sobre a mesma matéria e das normas e motivações do corpo final da implementação da política, esta abordagem compreende um modelo de maior compreensão do conflito de interesses, sendo, por conseguinte, mais eficaz nos processos de mediação, de negociação e de compromisso.

4.3. Investigação de 3ª geração

Segue-se a abordagem da 3ª geração protagonizado por Goggin, assente nos canais de comunicação entre os diferentes níveis do aparelho administrativo, mais concretamente na forma como esta é permeabilizada na estrutura intermédia das organizações durante o processo de implementação da política.

Conforme profere Goggin, esta abordagem atribui primazia à prestação de informação mais fiável relativa aos resultados e as ponderações causais entre estes e a política, à sua incidência, bem como à ponderação das variáveis explicativas do desempenho, propostas em modelos *multi* variados (Goggin, 1986: 334).

Deste modo, os investigadores da 3ª geração enfatizam os factores de aceitação ou rejeição das mensagens e orientações proferidas nos diversos níveis do aparelho estatal,

durante os vários trâmites do processo de implementação da política, a partir da identificação de variáveis independentes e dependentes cujo número de hipóteses resultantes é de difícil manuseamento e transposição para outros contextos (Hill e Hupe, (1995) 2002: 66-68). Sobrevém, portanto, uma concentração na comunicação, em detrimento da problemática do comando.

Para Goggin, importa analisar o comportamento dos funcionários colocados na estrutura intermédia do aparelho responsável pela efectivação da política, denominado por “*middle range*”. Sendo interventores directos na concretização da política, torna-se relevante prosseguir a aferição das percepções e representações, muitas vezes responsáveis pelas complicações na propagação da mensagem (Goggin, 1986).

IV. Construção social do problema e acessibilidade como um problema social

1. Construção social do problema e agenda política

A construção social da realidade compreende a racionalização de um conjunto de categorizações baseadas em construções mentais ou *fronteiras intelectuais*, utilizadas para apreender o mundo de forma estruturada. Assim, a realidade incorpora várias realidades, cujo entendimento implica uma categorização, nomeação e atribuição de um significado (Stone, 2002:378)

Trata-se, portanto, de um mundo institucionalizado, enquanto actividade humana objectivada, vivenciado como uma realidade objectiva. Esta objectividade do mundo institucional, por mais tangível que pareça ao indivíduo, constitui uma objectividade produzida e construída pelo homem. Assim, a sociedade constitui uma realidade objectiva, composta por um processo de objectivação, exteriorização e interiorização do mundo social, ou seja, constitui um produto humano (Berger e Luckmann, 1991:71-2).

Assim sendo, a realidade é definida no social a partir de indivíduos concretos ou grupos de indivíduos. Para entendimento do universo construído pela sociedade, em qualquer momento, é preciso entender a organização social por detrás da sua definição pelos definidores (Berger e Luckmann, 1991:124).

O mundo institucional requer legitimação, isto é, modo pelo qual pode ser explicado e justificado. Aquela explica a ordem institucional a partir da validação cognitiva dos significados objectivos e justifica a ordem institucional instituindo dignidade normativa aos seus imperativos práticos. Assim, a legitimação pressupõe a existência de um elemento normativo e cognitivo (Berger e Luckmann, 1991:72).

Todo o tema significativo da esfera da realidade pode ser entendido como um símbolo, cujo modo linguístico pelo qual se realiza é designado de linguagem simbólica. A linguagem

é responsável pela criação de representação simbólica, ampliando-a da esfera individual para o mundo social (Berger e Luckmann, 1991:51).

A realidade tende a não ser problemática. Todavia, esta continuidade é interrompida com o surgimento de uma nova situação, isto é, pelo aparecimento de um problema (Berger e Luckmann, 1991:36).

Segundo uma perspectiva construtivista, os problemas socialmente considerados são construções sociais, como resultado da percepção social da realidade, não constituindo todavia, uma existência objectiva (Pereirinha, 2008:93).

Para Stone, um problema representa uma representação estratégica de situações para promover o curso pretendido da acção (Stone, 2002: 133). Assim, o reconhecimento do problema pela sociedade em geral requer um processo de construção social do problema, para assim capturar a atenção colectiva, moldar percepções e suspender cepticismos.

Neste sentido, não basta declarar o problema, é necessário persuadir *os outros* que o problema é real ou que o problema declarado é *o real problema*. Na promoção desse problema como uma causa pela qual se pode e deve intervir, os elementos interessados devem conseguir criar e promover eficazmente o problema (Birkland, 2001:122-123). Para tal, recorre-se à representação simbólica, essencial à definição do problema, nomeadamente às *histórias narrativas*, à *sinédoque*, às *metáforas* e à *ambiguidade* (Stone, 2002: 137-162).

Na definição do problema, importa recorrer a símbolos, números e causas que possam influenciar interpretações e suscitar emoções, de modo a modelar opiniões. A criação de um problema, aceite como tal, conduz à exigência da tomada de decisões e à solicitação de políticas públicas para resolver o problema. Para o efeito, o problema é incluído na agenda política.

Agenda é uma colecção de problemas, causas de entendimentos, símbolos, soluções e outros elementos dos problemas públicos que despertam a atenção dos membros do público e dos funcionários governamentais (Birkland, 2001: 106).

Segundo o Professor Roger W. Cobb e Charles D. Elder, podemos identificar dois tipos de agenda política num sistema político, designadamente (Anderson, 2006: 87):

- 1) Agenda Sistémica;
- 2) Agenda Institucional ou Governamental.

A Agenda Sistémica compõe-se todas as questões que são comumente percebidas pelos membros da comunidade política como merecedoras da atenção pública e que envolvam questões incluídas na jurisdição da autoridade governamental. No que refere à Agenda Institucional, podemos incluir os problemas que os legisladores, ou outros oficiais públicos, entendem como objecto de obrigatoriedade de acção permanente das instituições políticas e administrativas.

O agendamento corresponde ao processo pelo qual os problemas e soluções alternativas ganham ou perdem a atenção pública e da elite. Os grupos competem entre si para a colocação dos seus problemas na agenda, dada a incapacidades institucional da sociedade ou sistema político para encontrar todas as alternativas a todos os eventuais problemas que possam surgir a qualquer altura. Os grupos, portanto, lutam para que os seus problemas ganhem lugar dentro de um conjunto de temas da agenda ou para se prepararem para o momento em que uma crise converta a sua causa numa causa mais provável de ocupação de um espaço proeminente (Birkland, 2001: 106).

A capacidade dos grupos para influenciarem a política não se relaciona apenas com a sua capacidade de persuasão ou de habilidades técnicas, mas antes com o poder institucional que detém cada grupo. Este poder traduz-se na capacidade de poderosos grupos ou governantes obrigarem à realização de determinada conduta, mesmo sendo contrária à sua vontade ou à capacidade de manter a tomada de uma conduta em conformidade com a sua vontade. Deparamo-nos, deste modo, com uma elite política responsável pela tomada de decisão, no que respeita aos assuntos afectos às políticas públicas (Birkland, 2001: 109).

Aos grupos com sucesso na descrição do problema, compete-lhes a responsabilidade de definição das respectivas soluções, bem como manter questões, contrárias aos seus interesses, fora da agenda (Schattschneider por Birkland: 106).

Segundo Kingdon, a agenda política corresponde à lista de temas ou de problemas alvos da atenção dos actores governamentais, ou não governamentais, em qualquer momento

(Kingdon, (1995) 2003: 3). Esta lista é mudável de acordo com o tempo, com os governos e com as características intrínsecas aos próprios acontecimentos.

Para que um acontecimento ou facto ganhe amplitude suficiente para a sua inscrição na agenda política implica que este reúna um conjunto de qualidades, designadamente (Hogwood por Caeiro, 2008:107):

- 1) Ter alcançado proporção de crise;
- 2) Ter adquirido uma dada particularidade;
- 3) Conter aspectos emotivos;
- 4) Apresentar um elevado impacto;
- 5) Ligar-se a assuntos do poder e à sua legitimidade, com elevado conteúdo simbólico;
- 6) Ser um tema de moda.

Para além destas condições, podemos ainda aferir a relação de interdependência que as situações problemáticas mantêm entre si e a falta de oportunidade política para a sua admissão, como factores que contribuem, de igual modo, para a dificuldade da convergência do facto ou situação em política pública (Caeiro, 2008:107).

A forma como a questão entra, ou não, na agenda política está directamente relacionada com a discussão sobre se esta é efectivamente um problema passível de acção para o diluir, ou seja, um problema tem mais hipóteses de fazer parte da agenda política quando acreditamos que devemos tomar providências para o resolver.

Por outro lado, alguns problemas são propositadamente desviados da agenda política pela acção prévia do governo ou pelo repúdio por (o que se considera ser) uma causa perdida, resultante dos fracassos e insucessos das tentativas anteriores. As dimensões causais do problema podem ainda desaparecer ou a crise poderá dissolver-se, excluindo, assim, o sentido da colocação do problema na agenda. A habituação reacção dos indivíduos relativamente a um dado problema pode ocasionar a sua “desvalorização”. Podemos ainda apontar como causa da não inscrição de um problema na agenda, a emergência de outros itens mais

importantes, que deslocam o centro das atenções numa outra direcção, ou a componente cíclica do foco de debate político (Kingdon, (1995) 2003: 198).

Anthony Downs, enumera cinco faces constituintes deste ciclo de atenção das questões em enfoque, responsável pela exclusão do problema na agenda política, sendo elas designadamente (Downs por Anderson, 2006: 97):

- 1) Fase do pré-problema – fase em que o problema não tomou grandes proporções, restringindo-se a alguma preocupação dos grupos de interesse e especialistas. Há alguma inquietação social, todavia não ocorre uma expansão do aviso;
- 2) Descoberta alarmante e entusiasmo eufórico – algo desperta a atenção do público, tornando-o consciente e preocupado face ao problema. Suscita a vontade de resolução célere do problema, cujos obstáculos à melhoria são externos. Não se prevê a necessidade de uma mudança profunda da sociedade;
- 3) Custos significativos do progresso – consciencialização generalizada de que os custos implicados são elevados. Noção de que os problemas sociais envolvem habitualmente destinatários ou a inconsciente exploração de um grupo social por outro;
- 4) Declínio gradual da intensidade do interesse público – a percepção da dificuldade e dos custos implicados na resolução do problema invoca o desencorajamento, a ameaça e o aborrecimento face ao problema. Assim, verifica-se uma diminuição da atenção em relação ao problema e, para além do mais, outro problema poderá chegar à segunda fase;
- 5) Fase do pós-problema – verifica-se um decréscimo da atenção em relação ao problema. As agências políticas e os programas criados para resolver o problema persistem e habitualmente proporcionam alguns impactos. Poderá desenvolver-se um subsistema de suporte ao problema.

Os *media*, os grupos de interesse e os agentes políticos tentam manipular as construções mentais sobre problema por forma a verem acolhidos os seus próprios interesses.

Assim, o conteúdo da política depende da acção dos grupos de pressão ou interesse, dos governos, das burocracias e dos partidos políticos.

2. A acessibilidade como um problema social segundo uma perspectiva diacrónica

As diversas intervenções por parte das organizações internacionais e das pessoas portadoras de deficiência e dos seus representantes, promovem a consciencialização e a percepção da população em geral sobre a urgência de investir na integração e reabilitação das pessoas com deficiência. Neste caso concreto, visa-se chamar a atenção sobre as lacunas na acessibilidade nos edifícios, na via pública e nos transportes, por forma a se adquira consciência colectiva sobre a gravidade do problema e sobre a importância de o minimizar. Contudo, a construção social de um problema depende, de igual modo, da conjuntura social, política e ideológica (Birkland, 2001: 122).

A deficiência não advém da ordem “natural”, nem do essencial, mas constitui um conceito produzido socialmente. Esta baseia-se em construções sociais que vêem a percepção e as respostas às diferenças como sendo contingentes. Para Burr, “a construção social sugere que as formas como costumamos entender o mundo, as categorias e conceitos que usamos, são histórica e culturalmente específicas” (Marks, 1999:78).

A construção social revela, portanto, que os nossos valores e modos de interpretar os fenómenos constituem uma costruto social. Como tal, não importa incidir sobre a pessoa portadora de deficiência em abstracto, mas sim na forma como os rótulos são produzidos e reproduzidos nas interacções sociais, nos contextos institucionais e culturais (Marks, 1999: 79).

Considerando a deficiência, como não sendo uma consequência das diferenças individuais, mas antes, como um resultado das percepções enraizadas nas práticas sociais, podemos entender que a construção social, sobre esta, desempenha um papel importante no entendimento dos pressupostos essenciais da sua problematização (Marks, 1999:79).

Importa, portanto, perceber a evolução dos conceitos de deficiência e incapacidade, enquanto categorizações que reflectem as mudanças de perspectiva e sugerem linhas de direcção para a prossecução de tais modificações (Atkinson por Amiralian *et al*, 2000:99).

Na operacionalização de conceitos de deficiência, enquanto *signos* mediadores de atitudes e valores, interessa perceber que possui uma essência mutável ao longo da história e das culturas. Como tal, surge a necessidade de procedermos a uma breve resenha histórica.

Começando com as primeiras sociedades agrárias, a partir da análise dos escritos e dos códigos de lei, podemos identificar indícios explícitos de que o desenvolvimento da magia e da diferenciação entre o bem e o mal conduziram ao entendimento destas pessoas como sendo “impuras”, ou seja, possuídas por maus específicos (Sousa, 2007:17).

Considerando os registos históricos mais recentes, verificamos que, tanto na Antiguidade Grega como na Romana, o investimento militar, o hedonismo e o culto da perfeição do corpo induziram a assimilação simbólica do “puro” e do “impuro”, levando assim, a extinção das pessoas, cujas características divergissem dos padrões de perfeição dominante, ou à remissão dos indivíduos com deficiências ou incapacidades para funções sociais desvalorizadas ou para o desempenho de papéis marginais (Sousa, 2007:17).

A emancipação do cristianismo trouxe uma nova dimensão da deficiência e incapacidade, ao considerá-las como castigos divinos. Reflexo disso, é a lógica do Antigo Testamento, onde a deficiência é interpretada como um risco para todo o corpo social, pois representa um símbolo de impureza. Assim, a deficiência e a incapacidade representam, para a religião, um sinónimo de delimitação entre o que é térreo e sujo e, contrariamente, o que é celeste e limpo (Stiker, 1999: x).

Esta crença é, aparentemente, desfeita com o Novo Testamento ao encarar a possibilidade da intervenção de Deus, haja em vista a remoção milagrosa do defeito. A diferença física é transformada num meio pela qual os cristãos podem melhor definir o seu compromisso religioso (Stiker, 1999: x). Paradoxalmente, esta doutrina fundamenta a estigmatização e a dependência destas pessoas face à caridade das pessoas, fazendo-se instituir a assistência organizada e a segregação espacial destas pessoas para locais próprios de acolhimento (mosteiros, hospícios, asilos, entre outros) (Sousa, 2007:17).

Assim, numa primeira fase, segundo o Modelo de Isolamento, frequentemente apoiado por instituições religiosas, a deficiência é considerada um castigo (Coleridge por Turmusani, 2003: 6). Segundo esta perspectiva, as pessoas com deficiência ou incapacidades são infelizes e diferentes, o que pressupõe que devem ser afastadas e escondidas da comunidade. Partindo desta premissa e considerando que, actualmente, as crenças religiosas prevalecem nas sociedades, especialmente em desenvolvimento, podemos perceber como a ideia de castigo divino consubstancia a forma como a deficiência é entendida (Turmusani, 2003: 6).

No entanto, a influência da religião, enquanto factor de formação e de atitudes, não se confina apenas aos países em desenvolvimento. Tal como referimos, na sociedade ocidental, aqueles valores cristãos influenciaram substancialmente a maneira como a deficiência foi percebida.

Stiker, ao analisar a história, refere que, em cada uma das épocas fundamentais do pensamento ocidental – a Era Clássica, a Idade Média, o Renascimento, o Iluminismo, a Era Vitoriana e a Moderna – a deficiência continua a ser entendida como objecto de dizimação ou desaparecimento (Stiker, 1999: *xi*).

O desenvolvimento da Ciência irá revolucionar a representação da deficiência e incapacidade para uma dimensão individual, ou seja, transcorre para a definição social e administrativa da deficiência e incapacidade como um problema individual. Esta representação vai ganhando maior enfoque com a proliferação cultural da maximização do lucro, própria da industrialização e do capitalismo, do culto pela perfeição humana e do culto pelo belo, oriundo dos padrões culturais das sociedades modernas.

Tradicionalmente, as intervenções em termos de reabilitação têm sido seguidas pelo modelo médico, cuja perspectiva define saúde como a ausência de doença, e por conseguinte, focaliza a avaliação e o tratamento nos sinais e nos sintomas do doente. Assim, a deficiência é compreendida como um defeito médico, implicando uma necessidade humana de ser cuidada ou curada. Para tal, surge a necessidade de serviços médicos para tratar ou eliminar a condição. Ao localizar a insuficiência, o problema passa a ser da responsabilidade exclusiva do indivíduo, ou seja, a responsabilidade social para com a pessoa com deficiência é minimizada, muito embora haja a necessidade do fornecimento de programas para ajudar aqueles indivíduos pela sociedade (Turmusani, 2003: 6).

Trata-se de uma perspectiva estritamente individual, cuja acção requerida está confinada ao campo médico, sem tomar em consideração os factores externos ou ambientais (Sampaio *et al*, 2005:130). Este modelo social convencionou uma representação social depreciativa da pessoa com deficiência.

Actualmente, os modelos de intervenção na reabilitação reflectem uma mudança de paradigma, definindo saúde em termos mais latos, nela integrando factores sociais, psicológicos e ambientais, então contabilizados. Assim, surge o Modelo Social da Deficiência, na década de 60, como contraposição às abordagens biométricas, onde a doença é entendida como disfunção fisiológica ou psicológica, restringida aos seus aspectos anatómicos, bioquímicos e fisiológicos, em detrimento de suas expressões funcionais, sociais e culturais.

No âmbito da perspectiva do modelo social, a deficiência é vista como um produto da capacidade de uma pessoa desempenhar uma actividade económica. Assim, a deficiência é concebida como uma categoria administrativa para controlar a oferta de trabalho (Turmusani, 2003: 8).

Segundo Oliver, *“todos os deficientes experimentam a deficiência como uma restrição social, não importando se estas restrições ocorrem em consequência de ambientes inacessíveis, de noções questionáveis de inteligência e competência social, se da inabilidade da população em geral de utilizar a linguagem de sinais, se pela falta de material em Braille, ou se pelas atitudes públicas hostis das pessoas que não têm lesões visíveis”* (Oliver por Sousa, 2007:34).

Assim sendo, o Modelo Social da Deficiência assenta na ideia de que a deficiência não deve ser entendida como um problema individual, mas como uma questão eminentemente social, transferindo a responsabilidade pelas desvantagens dos deficientes, das limitações corporais do indivíduo, para a incapacidade da sociedade de prever e ajustar-se à diversidade (Oliver por Medeiros e Diniz, 2005: 108). Nesta perspectiva, ocorre, portanto, uma alteração na definição de deficiência e no entendimento do contributo da responsabilidade social nesta concepção. Esta revela, ainda, a responsabilidade social na criação de uma sociedade para todos e o papel da sociedade na discussão dos modelos estigmatizantes e pouco promotores da inclusão social.

Alegando que todas as pessoas são dependentes em algum momento da vida, seja na infância ou na velhice, ou em momentos de doença, a teoria das feministas introduziu o princípio da *igualdade pela interdependência* como sendo um princípio mais adequado para as questões de justiça das pessoas com deficiência (Diniz, 2003: 5). Desta forma, a interdependência representa um elemento constituinte da sociedade, pelo que a política pública não deverá ignorar.

Esta transformação conceptual desperta para o reconhecimento da necessidade dos diferentes serviços e estruturas para fazer face às diferenças da população a partir de diligencias dirigidas para a integração da diversidade. Verificamos uma descentralização do enfoque na pessoa com deficiência face à crescente especificação dos preceitos sociais necessários para a inclusão destas pessoas.

Os avanços no conhecimento científico e tecnológico introduzem novos elementos, que consubstanciam o processo de evolução das representações sociais sobre a problemática da reabilitação e da integração da pessoa com mobilidade reduzida. Deste postulado, surge um aumento da consciência social e da responsabilidade política nos assuntos relativos às políticas de acessibilidades.

Abberley, partindo do Modelo Social, argumenta a necessidade de alargar o conceito de deficiência para todos os grupos sociais, como os idosos, na medida em que a acumulação de limitações na funcionalidade corporal se converte em grandes deficiências dentro deste grupo etário. Tal como este grupo etário, outros casos paradigmáticos demonstram que a deficiência não é uma experiência de uma minoria, mas um facto ordinário e previsível no curso de vida das pessoas (Abberley por Medeiros e Diniz, 2005: 110).

De acordo com este pressuposto, as mulheres grávidas e as crianças constituem classes etárias que podem sofrer as mesmas restrições que uma pessoa portadora de deficiência física, por exemplo na utilização dos transportes público, facto que deve ser considerado na formulação das políticas públicas (Medeiros e Diniz, 2005: 112).

Deste modo, verificamos uma adaptação das políticas públicas aos modelos ideológicos defendidos pelos políticos e pela sociedade.

3. Identificação e definição do Problema

Em termos internacionais, actualmente, a génese das orientações destinadas às pessoas com incapacidades remete-nos para a década de 90, com as intervenções das Nações Unidas e da União Europeia no reconhecimento dos seus direitos.

Por outro lado, a Organização Mundial de Saúde (OMS) representa, igualmente, um intervenor decisivo na consolidação e na operacionalização de iniciativas em prol das pessoas com mobilidade reduzida, concretamente com a criação da Classificação Internacional da Funcionalidade e Incapacidade (CIF), conhecida previamente como ICDH2, enquanto processo de avaliação do estatuto funcional da pessoa com incapacidades. Esta nova abordagem, veio revolucionar a percepção das implicações dos factores ambientais na participação social das pessoas portadoras de deficiência e, como tal, levou à tomada de consciência sobre a necessidade de tomar medidas políticas direccionadas para a promoção de meios acessíveis (OMS, 1980).

A CIF, baseada no modelo biopsicossocial, resulta numa abordagem sistémica do funcionamento humano, enquanto tentativa de integração do modelo médico e a interpretação sociopolítica do modelo social (Sousa, 2007:36). Esta classificação surge, portanto, como um modelo de entendimento comum do significado de deficiência e de incapacidade, baseado numa linguagem unificada e padronizada e numa estrutura de trabalho para a descrição da saúde e de estados relacionados com a saúde. Assim, esta classificação compreende um conjunto de aspectos médicos e sociais do fenómeno da deficiência e da incapacidade, provindas do entendimento de serem, não uma funcionalidade do indivíduo, mas antes o resultado da interacção das características do indivíduo com os factores ambientais (OMS, 2001).

A CIF pode ser aplicada na política social na medida em que constitui uma ferramenta de planificação de sistemas de segurança social, de sistemas de compensação de projectos e no desenvolvimento de políticas. Constitui um referencial passível de aplicação nos domínios da saúde, da educação e da formação, do trabalho, dos assuntos sociais, da inclusão social, dos transportes, das comunicações, do ambiente, da justiça e da equidade.

Em termos gerais, esta classificação reconhece o papel dos factores ambientais na funcionalidade de uma pessoa, o que desencadeia uma alteração no locus da problematização, do nível individual, para as influências ambientais.

No seio da União Europeia, é também na década de 90 e especialmente, no início do século XXI que se verifica a ocorrência de uma mudança na conceptualização dos modelos políticos e prático, em matérias relativas às pessoas portadoras de deficiência. Como tal, medidas como a *Igualdade de oportunidades para as pessoas com deficiência*, a criação do *Fórum Europeu das Pessoas com Deficiência*, enquanto órgão representante dos cidadãos europeus, as iniciativas *e-Europe 2002* e *e-Accessibility*, a *Estratégia de Emprego na Sociedade da Informação*, o *Plano de Acção Europeu para a Deficiência decorrente entre 2004-2010*, entre outros, são exemplos que explanam essa mudança estratégica, no que concerne aos assuntos das pessoas portadoras de deficiência.

Em 2004, a Comissão Europeia, no âmbito da iniciativa “*2010: Uma Europa Acessível a Todos*”, proclama que a acessibilidade deve ser considerada de forma global e integrada em todos os domínios da acção política e deve concretizar-se em coordenação com todos os agentes envolvidos.

Um ambiente acessível constitui um fundamento da sociedade inclusiva, assente na igualdade de oportunidades. Importa, portanto, dotar todos os cidadãos de meios para a prossecução autónoma de uma vida económica e social activa.

Neste sentido, a acessibilidade consubstancia uma parte intrínseca do *Disability Action Plan* (DAP), em desenvolvimento com um horizonte temporal fixado para 2010 e cujo objectivo é envolver as questões relativas à deficiência nas políticas comunitárias relevantes e desenvolver acções concretas em áreas cruciais visando acelerar a integração das pessoas com deficiência (Comissão Europeia, 2007).

A análise da evolução da situação das pessoas com deficiência levou os Estados-membros a considerarem a acessibilidade como uma prioridade para a inclusão (mercado de trabalho, ensino, e em vários domínios da vida quotidiana) e no acesso aos direitos. Neste sentido, o DAP 2008 estabelece, como linha de prioridade, para os anos 2008 e 2009, a promoção da acessibilidade em todas as políticas (Comissão Europeia, 2007).

A diversidade histórica e cultural dos países-membros da UE converge para uma multiplicidade de circunstâncias das políticas de acessibilidade. Não obstante, todos os países tendem a obedecer às directivas comunitárias subordinados à mesma temática.

Assim Portugal, enquanto Estado membro, perante o dever de cumprir as directivas emanadas pelos Órgãos da União Europeia, vê-se obrigado a acompanhar esta corrente da mudança.

A participação social e política das pessoas com deficiência ou incapacidades, através das organizações governamentais de (e para as) pessoas com deficiência, representa um facto de grande importância na luta pelos seus interesses e pela garantia dos seus direitos. Assim, o aumento do movimento de associativismo das próprias pessoas com deficiência, dos seus familiares e dos seus representantes, constitui um facto preponderante na influência das representações sociais das suas efectivas necessidades, no despertar do público para a existência do problema, bem como na inclusão do problema na agenda política.

Neste sentido, este progressivo acréscimo da participação das pessoas com deficiência, conjugado com o crescimento da promoção e protecção dos direitos e da dignidade das pessoas, desencadeado pelas organizações internacionais e europeias, representam um decisivo contributo para a mudança nas últimas décadas.

As insuficiências da anterior legislação na resolução das lacunas da acessibilidade constituem, de igual modo, um facto de descontentamento e de tensão junto das autoridades governativas no sentido da rectificação da mesma.

Perante a definição do problema social, emerge um clima de inevitabilidade para a criação de uma nova lei de acessibilidade.

V. Acessibilidade

1. Abordagem conceptual da Acessibilidade

No decorrer das décadas, as concepções e percepções sociais desenvolvem-se num processo de mutação progressivo, dando, assim, respostas a um quadro conjuntural que se adequa às aspirações e imperfeições da sociedade civil. Seguindo uma evolução consciente, os esforços em resolver problemas sociais de inadaptação dos ambientes a todas as pessoas ganham espaço nas políticas adoptadas pelo poder político.

O despertar da atenção para as barreiras arquitectónicas, limitadoras do exercício dos direitos de cidadania, nomeadamente, por parte das pessoas com mobilidade reduzida, evidencia-se na própria operacionalização do conceito de acessibilidade utilizada por diversos organismos de âmbito nacional e internacional.

Os meios físicos e os serviços de informação e comunicação são considerados conjuntamente no termo “acessibilidade”, tratada na Norma número cinco, sobre a Igualdade de Oportunidades das Pessoas com deficiência (ONU, 2006).

Assim sendo, acresce às edificações e espaços de via pública, o acesso à informação e à comunicação.

Segundo o Conceito Europeu de Acessibilidade, a acessibilidade constitui o elemento essencial que determina se o que o meio edificado tem para oferecer – como parques, casas, edifícios e os espaços e instalações nele incluídas – pode ser utilizado por todas as pessoas. Assim, a concepção dos espaços deve ser planeada de forma a poder ser adaptada às necessidades do utilizador.

Por um lado, indagar como chegar, entrar e movimentar num edifício constituem pressupostos que corporizam o conceito de acessibilidade. Por outro, questões relativas ao modo de vencer os desníveis no seu interior e à forma como utilizar o seu mobiliário, conduzem a respostas que inteiram o termo acessibilidade.

Não se pode abordar a problemática da acessibilidade sem reflectir sobre as barreiras, enquanto obstáculo à acção ou ao pensamento, relacionadas com três formas básicas de actividade humana, designadamente a mobilidade, a comunicação e a compreensão.

São classificadas barreiras arquitectónicas: as presentes nos edifícios; as barreiras urbanísticas, que se apresentam na estrutura e instalações urbanas e nos espaços edificados de domínio públicos e privados; as barreiras no transporte, as que se manifestam nas unidades de transportes particulares e colectivos terrestres, marítimo, fluviais e aéreos; e as barreiras das telecomunicações, as existentes na compreensão e captação das mensagens, vocais e não vocais e no uso dos meios técnicos disponíveis (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de Espanha, 2003:20).

As características específicas de cada edificação, nomeadamente, as concernentes à natureza do serviço a que se destina, intensificam a gama de critérios particulares necessários a serem moldados para produzir um grau de acessibilidade satisfatório. Isto é, cada construção é adaptada conforme o fim a que se propõe: um local de atendimento deverá possuir um balcão acessível; um cinema deverá ter lugares disponíveis para uma cadeira de rodas; uma loja de roupa requer um vestiário acessível; uma escola pressupõe a existência de, pelo menos, um WC acessível, etc.

Para o efeito, torna-se imprescindível a concepção de objectos inclusivos para as pessoas com deficiência, idosos e outros, através do desenho de produtos passíveis de serem adaptados a todo o tipo de pessoas.

Surge assim o conceito de *Desenho Universal* - o desenho para todos - entendido como o desenho de produtos adaptados à generalidade da população, a partir de um desenho simples.

O *Universal Design* tem a sua génese em 1985 com o arquitecto Ronald Mace, enquanto “*o design de produtos e ambientes que podem ser utilizados plenamente por todas as pessoas, sem ser necessário adaptar ou especializar o design.*” (CUD, (1986) 1997:2).

Transcorre-se para uma nova dimensão do conceito de acessibilidade, traduzindo-se no conjunto de características de que devem dispor os produtos, os ambientes, os programas e os

serviços, para serem utilizados em condições de conforto, segurança e igualdade por todos as pessoas e, em particular, por aqueles que têm alguma incapacidade (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de Espanha, 2003:22).

Em questão está o segurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicações, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana, como na rural, possibilitando, deste modo, às pessoas com deficiência, viver de forma independente e participar de forma plena em todos os aspectos da sua vida.

2. Igualdade de oportunidades, direitos humanos e constitucionais – cidadania

Numa época em que a igualdade de oportunidades consta da maioria dos discursos dos políticos e intelectuais, considera-se factor de mobilização social característico das sociedades modernas. Neste sentido, verifica-se um consenso generalizado da comunidade internacional relativo à necessidade da garantia efectiva do respeito pela integridade, dignidade e liberdade individual dos cidadãos independentemente das suas características intrínsecas, bem como promulgar leis, políticas e programas que proíbam qualquer tipo de discriminação.

A transição da perspectiva seguidora do entendimento das pessoas com incapacidades como beneficiários passivos, para possíveis membros activos na sociedade proporcionou a reivindicação da legitimação da igualdade de direitos. Surge, então a abordagem dos direitos civis, onde se postula a remoção as barreiras impeditivas à participação plena das pessoas com deficiência. Para esta perspectiva, as limitações físicas convertem-se em restrições de acesso ao exercício da actividade, criadas pelo sistema social contemporâneo, onde verificamos a ausência de preocupações relativas às pessoas com limitações físicas. Ocorre, portanto, o fenómeno de exclusão destas pessoas da corrente principal da actividade social (J. Pitcher et al por Grammenos, 2003: 29).

Consequentemente, a igualdade de oportunidades é um dos princípios universais consagrados na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, enquanto princípio onde se baseiam e definem as obrigações gerais dos Governos relativos à integração da deficiência nas suas políticas, assim como as obrigações específicas relativas à sensibilização das sociedades para a deficiência, ao combate aos estereótipos e à valorização das pessoas com deficiência.

O propósito da Convenção é *“promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente”*. Assim, ficam salvaguardados os direitos à acessibilidade, autonomia, mobilidade, integração e participação na sociedade e o acesso a todos os bens e serviços (ONU, 2006).

A União Europeia, mediante a adaptação dos princípios das Nações Unidas, define a Comunicação da Comissão sobre a Igualdade de Oportunidades das pessoas com deficiência, onde se estabelece que o *“princípio da igualdade de oportunidades de todos os cidadãos representa um valor inalienável e comum a todos os Estados”* (CCE, 1996).

Em termos nacionais, a promoção do bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade entre todos os portugueses constituem um direito Constitucional – alínea d) do artigo 9.º e artigo 13.º. Incumbe ainda ao Estado, de acordo com a Constituição da República Portuguesa, a realização de *«uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias»*, o desenvolvimento de *«uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles»* e *«assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais e tutores»*.

Em síntese, a acessibilidade é um direito defendido pelas Nações Unidas, pela União Europeia e pela Constituição da República Portuguesa.

Todavia, a legislação não constitui uma componente suficiente para mudar as atitudes em relação às pessoas com necessidades especiais, sendo necessário a tomada de medidas complementares para alcançar a mudança. Assim, conjuntamente às barreiras físicas, as barreiras mentais, entendidas como atitudes negativas para com as pessoas com estas

características, devem ser eliminadas de forma a atingir a igualdade de oportunidade para estas pessoas (Grammenos, 2003: 36).

Segundo Grammenos, torna-se, não raras vezes, necessário a criação de um programa de comunicação sustentado para suprimir as atitudes negativas e o desconhecimento por parte dos cidadãos, por forma a elucidá-los sobre as contribuições das pessoas com limitações quando se encontram num contexto de plena igualdade. Neste contexto, é conveniente a definição de estratégias de formação e sensibilização sobre esta temática, haja em vista a eliminação das barreiras psicológicas (Grammenos, 2003: 39).

A mobilidade desempenha um papel crucial na garantia da participação na actividade económica e social, sendo a sua privação um factor de inibição à participação das pessoas com condicionantes físicas ou sensoriais. Assim, permitir a participação plena na vida e na sociedade destas pessoas, implica a remoção de todo o tipo de obstáculos existentes no meio edificado público e privado, transportes, comunicações e via pública (Grammenos, 2003: 36).

Neste sentido, a acessibilidade constitui um meio essencial para o exercício dos direitos de cidadania, possibilitando a participação cívica activa e íntegra da pessoa com mobilidade reduzida, pessoas com dificuldades sensoriais e ainda as pessoas que se encontram temporariamente condicionadas (grávidas, idosos e crianças).

Para Grammenos, pessoas diferentes têm necessidades diferentes. A deficiência é entendida apenas como uma variante existente na nossa pluralidade social. Assim, estas podem ser satisfeitas de forma diferente, de acordo com as diferentes necessidades (Grammenos, 2003: 35).

Não obstante, existem necessidades, entendida por Pereirinha (2008) como situações em que existe algum défice de bem-estar, que são simultanea e acumulativamente sentidas por vários grupos sociais. Perante a impossibilidade de prever todas as situações, resta-nos a produção de soluções amplificadas que compreendam um vasto leque de necessidades identificadas.

No entanto, os potenciais beneficiários das medidas para suprimento destas necessidades face à igualdade de oportunidades, como sendo o caso das acessibilidades,

representam um grupo minoritário que, assim como noutros grupos minoritários, se encontram subordinados ao escrutínio do grupo dominante.

O princípio da igualdade de direitos supõe, portanto, uma equidade da importância face às necessidades gerais e particulares, cujo respeito pela diversidade humana deve inspirar na construção das sociedades, empregando todos os recursos disponíveis para garantir que todos os cidadãos disponham de oportunidades iguais.

As limitações físicas são responsáveis pela criação de determinadas restrições ou dependências que poderão condicionar a autonomia, enquanto capacidade para a tomada de decisões, de alguns membros constituintes destes grupos minoritários. Torna-se, deste modo, necessário a criação de medidas que incluem a criação de assistência pessoal, informação, habitação, educação, entre outros, haja em vista dotar estas pessoas de capacidades para controlar as suas próprias vidas (Grammenos, 2003: 35).

Grammenos (2003) acrescenta, ainda, uma vida autónoma e independente significa que as pessoas possuidoras de limites à mobilidade têm possibilidade de escolhas e controlo das suas vidas quotidianas de forma homóloga aos restantes cidadãos. Isto é, possuem a garantia de frequentar qualquer escola corrente, utilizar o mesmo autocarro que as outras pessoas, entre outros.

Neste âmbito, surgem as acções políticas de discriminação positiva como factores compensatórios para as condições que desigualam o conjunto das possibilidades de escolha, produzidas em prol do princípio da equidade (Pereirinha, 2008:116). A discriminação positiva constitui, portanto, um processo de diagnóstico e selecção das necessidades sociais, desprovido de estigmas sociais, dos grupos populacionais minoritários, cujo objectivo consiste na elevação dos padrões de bem-estar a um nível superior (Pinker *et al*, 1979:188).

Para concluir, referimos sucintamente que *“a ideia de igualdade é, de facto, confrontada com dois tipos diferentes de diversidades: a heterogeneidade dos seres humanos e a multiplicidade das variáveis nos termos dos quais a igualdade pode ser apreciada”* (Fitoussi *et al*, 1997:62).

3. Caracterização da população com deficiência em Portugal e o estado da acessibilidade.

Estudos recentes apontam para a existência de 50 milhões de pessoas com deficiências e incapacidades na Europa e 500 milhões em todo o mundo, sendo espectável um aumento nos próximos anos (Sousa, 2007:27).

Em termos de panorama nacional, de acordo com os censos 2001, em Portugal existiam 634 408 pessoas com deficiências, numa população (residente) de 10,3 milhões de indivíduos, o que equivale a 6,13% da população. Em termos de distribuição por género, 53,63% são homens e 47,37% são mulheres (INE, 2001).

No que concerne à distribuição geográfica, verificamos que os valores mais elevados são registados na região Centro com 6,7% e os valores mais baixos ocorrem na região dos Açores com 4,3%. Lisboa e Vale do Tejo, região de incidência do presente estudo, apresenta uma população com deficiência de 6,3%.

Tabela 11 - Distribuição das pessoas com deficiência por região (%)*

| Regiões | População com Deficiência % | Homens % | Mulheres % |
|-----------------------|--------------------------------------|-------------|---------------|
| Total | 6,1 | 6,7 | 5,6 |
| Norte | 5,9 | 6,5 | 5,3 |
| Grande Porto | 6,3 | 6,9 | 5,8 |
| Centro | 6,7 | 7,4 | 5,8 |
| Lisboa e Vale do Tejo | 6,3 | 6,8 | 5,8 |
| Grande Lisboa | 6,4 | 6,9 | 6,0 |
| Alentejo | 6,1 | 6,3 | 6,0 |
| Algarve | 6,0 | 6,3 | 5,6 |
| Reg. Açores | 4,3 | 4,4 | 4,1 |
| Reg. Madeira | 4,9 | 5,2 | 4,6 |

Fonte: INE, Censos 2001

*Dados não estão referenciados à mesma base

De acordo com os censos, a partir da distribuição etária podemos constatar uma correlação positiva entre a idade e a existência de deficiência, sendo a maior incidência de deficiência na população idosa, com 12,5%.

Tabela 12 - População com deficiência por grupos etários

| Censo 2001 | População | População com deficiência | Taxa de deficiência |
|-------------------|-------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Total | 10.355.824 | 634.408 | 6,13 |
| -16 anos | 1.784.125 | 38.877 | 2,18 |
| 16-24 anos | 1.352.106 | 47.886 | 3,54 |
| 25-54 anos | 4.396.336 | 228.687 | 5,2 |
| 55-64 anos | 1.121.137 | 106.211 | 9,47 |
| +64 anos | 1.702.120 | 212.747 | 12,5 |

Fonte: INE, Censos 2001

Contudo, verificamos a presença de valores díspares quando comparamos com os dados obtidos no Inquérito Nacional às Incapacidades Deficiência e Desvantagens, realizado por amostragem pelo Secretariado Nacional de Reabilitação. Nele se revela que em 1995 esta percentagem aumenta para 9,16%, sobretudo nos grupos etários extremos. Ou seja, existem 905 488 pessoas com deficiências, numa população residente de 9,8 milhões de indivíduos (INR, 1996).

Segundo os Censo 2001, as deficiências da visão (11,5%) e motoras (24,6%) representam 36,1% das pessoas portadoras de deficiência.

Por outro lado, em 2006 a população idosa (também efectiva ou potencial beneficiária da política de acessibilidade) era de 1 828 617, sobre uma população residente de 10 599 095, ou seja, a população idosa representava 17,3% (INE, 2006).

Tabela 13 - População com Deficiência Segundo o sexo e por tipo de deficiências*

| População | HM | % | H | % | M | % |
|---------------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| Auditiva | 84.156 | 0.8 | 43.533 | 0.9 | 40.623 | 0.8 |
| Visual | 163.515 | 1.6 | 77.772 | 1.6 | 85.743 | 1.6 |
| Motora | 156.364 | 1.5 | 88.893 | 1.8 | 67.471 | 1.3 |
| Mental | 71.056 | 0.7 | 38.156 | 0.8 | 32.900 | 0.6 |
| Paralisia | 14.977 | 0.1 | 8.004 | 0.1 | 6.973 | 0.1 |
| Outras Deficiências | 144.340 | 1.4 | 77.553 | 1.5 | 66.787 | 1.2 |
| Total | 634.408 | 6.1 | 333.911 | 6.7 | 300.497 | 5.6 |

Fonte: INE, Censos 2001

*Dados não estão referenciados à mesma base

Ainda dentro dos resultados obtidos pelo censos de 2001, podemos verificar que 37% das pessoas com deficiência residem em edifícios sem rampas de acesso e não acessíveis. Não obstante, este número deverá ter uma maior incidência se ampliarmos o número de critérios e itens a observar, em termos de condições de acessibilidade.

Em 2006, ano antecedente à promulgação da Lei de Acessibilidade, o governo analisa a situação geral em termos de acessibilidade, conclui que uma significativa percentagem de edifícios e escritórios não era acessível, bem como que as condições dos transportes estariam muito longe de atingir as condições ideais de acessibilidade. Em relação a este último aspecto, pode-se ainda acrescentar (Conselho de Ministros, 2007):

- Das 40 estações de metro existentes, apenas 16 dispunham de elevadores de acesso caís/átio/rua, mas se atendermos aos desníveis existentes entre o cais e as carruagens e a falta de adopção de um sistema de orientação de cegos podemos considerar que nenhuma estação está plenamente acessível. No Porto, a construção recente da Rede do Metropolitano pressupõe a integração das condições de acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada;
- Percentagem de autocarros adaptados de 2,25%;
- Existência de serviços especializados para o transporte aéreo;

- Na Rede Ferroviária, o número das intervenções realizadas e em curso era muito reduzido. A maioria das estações com rampas de acesso, mas sem condições de acesso às carruagens. As estações requerem a utilização de meios mecânicos no acesso às carruagens. O Alfa Pendular, transporte que assegura o serviço regional e interurbano, representa o único exemplo de transporte ferroviário com plataforma elevatória no interior das carruagens, com espaço para acomodar as cadeiras de rodas e com instalações sanitárias adaptadas. Todavia, apesar de constituir a única tipologia viável em termos de transporte ferroviário, as pessoas com mobilidade reduzida não vêm compensado no preço no bilhete a falta de acessibilidade das outras tipologias, ou seja, o indivíduo estando confinado à escolha desta tipologia de transporte, terá que pagar o valor absoluto do bilhete;
- Inexistência de táxis adaptados;
- No transporte fluvial de Lisboa, são verificados insuficiências ao nível das plataformas de embarque e do próprio transporte. A rede transporte fluvial que efectua a travessia do Tejo é considerada não acessível.

Desta forma, podemos constatar grandes carências no cenário nacional, no que refere às acessibilidades nos transportes, via pública e meio edificado.

VI. Política de Acessibilidade

1. Sobre o discurso e as práticas

O discurso político, enquanto face através da qual as políticas são percebidas, constitui um factor importante no processo de produção e de concretização de uma política. Aquele representa um elemento de construção e de previsão do devir social, a partir do qual se determinam comportamentos e ocorrências (Cardim, 2006:196).

Sendo a manifestação do que é prometido, o discurso político apresenta várias formas que importa analisar. Desta feita, prosseguiremos a análise do discurso político a partir do diploma legal.

Segundo o discurso oficial explanado no corpo introdutório da Lei da Acessibilidade, a acessibilidade apresenta-se como um elemento fundamental na promoção da qualidade de vida e bem-estar das pessoas, assumindo um meio indispensável para o exercício de direitos como membro de uma sociedade democrática.

Postula-se um contributo essencial para o reforço do laço social e para o aprofundamento da solidariedade no Estado Social de Direito, assente no humanismo da política social, eliminando os excessos, superação das incapacidades e neutralizando as resistências, para a construção de uma sociedade mais justa e mais solidária.

A eliminação das barreiras ambientais é entendida como condição imprescindível para garantir a participação cívica activa e integral das pessoas com necessidades especiais, bem como na consolidação e exequibilidade dos direitos de cidadania. Ou seja, uma condição basilar no exercício dos princípios de cidadania para as pessoas com necessidades especiais e para as pessoas com mobilidade condicionada, onde se inscrevem as pessoas em cadeira de rodas, as pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias, as pessoas com dificuldades sensoriais, tais como as pessoas cegas ou surdas, e aquelas que se apresentam temporariamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos.

O Programa do XVII Governo Constitucional inscreve, de igual modo, no seu programa, o combate e prevenção da exclusão social dos vários grupos minoritários da sociedade portuguesa, nos quais se incluem as pessoas com mobilidade condicionada. Deste modo, esta política constitui também um instrumento para a coesão social da sociedade portuguesa.

O governo enfatiza, as incumbências do Estado, salvaguardadas pela Constituição da República Portuguesa nos seus artigos 9.º e 13.º, na promoção do bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade real e jurídica, bem como no n.º2 do artigo 71.º onde é conjecturado a realização de uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias. Este artigo prevê ainda a prossecução de *“uma pedagogia que sensibilize a sociedade para com eles”* e *“assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais e tutores”*.

O texto legal faz, ainda, referência a alínea d) do artigo 3.º das Bases Gerais do Regime Jurídico da Prevenção, Habitação, Reabilitação e participação da pessoa com deficiência (Lei n.º38/2004, de 18 de Agosto) onde é determinada *“a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência”*. Aquela lei, define como grandes objectivos, no âmbito da promoção da igualdade de oportunidades, a promoção de oportunidades de educação, trabalho e formação ao longo da vida, a promoção do acesso a serviços de apoio e a promoção de uma sociedade para todos.

O Decreto-lei 163/06, de 8 de Agosto, define o regime de acessibilidade, não só para os edifícios e estabelecimentos abertos ao público e via pública, mas também para edifícios habitacionais. Foi aprovado decorridos oito anos após a promulgação da anterior regulação normativa em matéria da acessibilidade, reconhecendo-se o seu insucesso e a inevitabilidade da rectificação do mesmo. Deste modo, o governo volta a prometer a criação de um instrumento para a construção de um sistema global, coerente e ordenado, em matéria da acessibilidade.

A constatação da insuficiência das soluções anteriormente apresentadas e a fraca eficácia sancionatória são razões alegadas pelo governo para justificar o insucesso do diploma

anterior. Neste sentido, é apresentada uma solução de continuidade com o anterior diploma, corrigindo as imperfeições a partir da:

- 1) Melhoria dos mecanismos fiscalizadores;
- 2) Apresentação uma maior eficácia sancionatória;
- 3) Elevação dos níveis de comunicação e de responsabilização dos agentes envolvidos;
- 4) Introdução de novas soluções consentâneas com a evolução técnica, social e legislativa.

Para o efeito, de acordo com o diploma, os decisores políticos apresentam as seguintes inovações:

- 1) Alargamento do âmbito de aplicação das normas técnicas de acessibilidade aos edifícios;
- 2) Introdução de mecanismo que visam evitar a construção de novas edificações não acessíveis;
- 3) No caso de não carecerem de qualquer licença ou autorização, proceder ao registo na Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais com a declaração de conformidade com a legislação;
- 4) Proceder ao licenciamento da obra apenas quando verificado o cumprimento das normas;
- 5) As câmaras municipais têm a obrigatoriedade de comunicar as situações de desconformes;
- 6) Indeferimento de todos os pedidos de licenciamento ou autorização de loteamento, urbanização, construção ou reconstrução ou alteração de edificações quando não respeitem as normas técnicas;
- 7) Criação de mecanismos mais exigentes a observar nos casos de excepção;
- 8) Aplicação de coimas mais elevadas, reforçando assim a co-actividade das normas e clarificação da atribuição das responsabilidades dos agentes;

- 9) Concedimento de instrumentos de fiscalização e de imposição das normas, haja em vista a atribuição de um papel activo na defesa dos interesses acautelados aos cidadãos com deficiência e às organizações não governamentais representantes dos seus interesses;
- 10) Disponibilização de mecanismos de avaliação e acompanhamento da aplicação, bem como divulgação das informações recolhidas no terreno, decorrentes das fiscalizações para a Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais.

Podemos ver reconhecidas, portanto, as garantias de cidadania e de igualdade de oportunidades como *main stream* de uma estratégia comunitária e nacional.

A validação destas garantias de cidadania e de igualdade de oportunidades defendidas nesta política, aferindo as discrepâncias entre as promessas oficiais e os discursos formais e a confirmação das práticas, constitui um dos objectivos em desenvolvimento, através da análise empírica no terreno, após realização de testes de viabilidade.

2. Quadro legal

2.1. Enquadramento legal

As primeiras medidas legislativas para a promoção das acessibilidades remontam ao início da década de oitenta, nomeadamente com as alterações previstas no Regulamento Geral das Edificações Urbanas, formulado no Decreto-Lei n.º 43/82, de 8 de Fevereiro. Todavia, este diploma legal, após ser objecto de várias prorrogações, acaba por ser revogado em 1986, pelo Decreto-Lei n.º 172-H/86, de 30 de Junho. Constata-se, portanto, dificuldades no processo de tomada de decisão nas questões da eliminação das barreiras arquitectónicas (Conselho de Ministros, 2006).

Seguiu-se então a promulgação das recomendações técnicas de acessibilidade nos estabelecimentos abertos ao público. Neste sentido, é aprovado o despacho conjunto dos Ministros do Planeamento e da Administração do Território, das Obras Públicas, dos

Transportes e Comunicações e do Trabalho e Segurança Social, de 1 de Julho de 1986 (Conselho de Ministros, 2006).

Já em 1987, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/87 de 29 de Janeiro designa novos princípios de acolhimento e de atendimento público. Na sequência desta mudança, o Conselho de Ministros, através da Resolução n.º 34/88 de 28 de Julho, reafirma a necessidade de eliminação das barreiras arquitectónicas no acesso às instalações dos serviços públicos. Perante a impossibilidade de adopção das recomendações do despacho, previa-se a instalação de equipamentos especiais ou a providência dos serviços, através da deslocação do funcionário até ao local do edifício acessível ao utente (Conselho de Ministros, 2006).

Posteriormente, em 1989, a Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência - Lei n.º 9/89, de 2 de Maio - defende uma nova abordagem conceptual de pessoa com deficiência, de reabilitação e dos seus princípios fundamentais, de acessibilidade e de mobilidade, do que se entende por ajudas técnicas, de educação especial e do apoio socio-familiar (Assembleia da República, 1989).

Desta operacionalização dos conceitos, resulta a defesa da reabilitação como um processo global e contínuo, destinado a corrigir a deficiência, conservar, desenvolver ou restabelecer as aptidões e capacidades para o exercício de uma actividade considerada normal. Para o efeito, supõe-se o acatamento de um conjunto de princípios fundamentais da universalidade, da globalidade, da integração da coordenação, da igualdade de oportunidades, da participação, da informação e da sociedade.

O processo de reabilitação passa a compreender assim medidas diversificadas e complementares, nos domínios da prevenção, da reabilitação médico-funcional, da educação especial, da reabilitação psicossocial, do apoio socio-familiar, da acessibilidade, das ajudas técnicas, da cultura, do desporto e da recreação, bem como de outras que visam favorecer a autonomia pessoal. A matéria da prevenção, da informação e a da fiscalização são consideradas competências do Estado (Assembleia da República, 1989).

Relativamente a acessibilidade incluem-se os modos de eliminação das barreiras físicas, que dificultam a autonomia e a participação plena na vida em sociedade. Encontra-se

designado a participação dos sistemas de administração (serviços de saúde, sistema de segurança social, política de orientação e formação profissional, etc.).

Neste contexto, esta lei veio promover e garantir o exercício dos direitos constitucionais da prevenção, do tratamento, da reabilitação e da igualdade das pessoas com mobilidade reduzida.

Por sua vez, no seu artigo 24.º, a Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, dispõe que “*o regime legal em matéria de urbanismo e habitação deve ter como um dos seus objectivos facilitar às pessoas com deficiência o acesso à utilização do meio edificado, incluindo espaços exteriores*”, e que, para o efeito, “*a legislação aplicável deve ser revista e incluir obrigatoriamente medidas de eliminação das barreiras arquitectónicas*” (Assembleia de República, 1989).

Porém, é só apenas no ano de 1997 que é promulgada a primeira lei que postula um conjunto de normas técnicas bases de eliminação de barreiras arquitectónicas, em edifícios públicos, equipamentos colectivos e vias públicas, para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada.

Assim, são identificadas as normas técnicas destinadas a promover a acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, através da eliminação das barreiras urbanísticas e arquitectónicas dos edifícios públicos, dos equipamentos colectivos e da via pública. Estas normas técnicas são aplicadas nos projectos da administração pública, dos institutos públicos e nos projectos de edifícios, dos estabelecimentos e dos equipamentos de utilização pública e da via pública.

Em termos da acessibilidade nos edifícios, nos estabelecimentos com atendimento ao público e na via pública, verifica-se a regulamentação urbanística (passeios e vias de acesso e passagens de peões), acesso aos edifícios, mobilidade nos edifícios (entradas dos edifícios, ascensores e telefones), áreas de intervenção específica (recintos e instalações desportivas, edifícios e instalações escolares e de formação, sala de espectáculos e outras instalações para actividades sócio-culturais e parques de estacionamento) (MTSS, 2007).

Neste contexto, o Conselho da União Europeia declara o ano 2003 como o Ano Europeu das Pessoas com Deficiência que, coadjuvado com a evolução das construções sociais e do conceito de deficiência - concretamente com a Classificação Internacional da Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), preconizada pela Organização Mundial de Saúde em 2001 - formam a necessidade de adequação do quadro normativo à nova realidade.

Neste sentido, em 2004 procede-se a revisão da Lei de Bases da Reabilitação e a sequente formulação das Bases Gerais do Regime Jurídico da Prevenção, Habitação, Reabilitação e participação da pessoa com deficiência.

A Lei base de Prevenção, Habitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência definiu, como grandes objectivos neste domínio, a promoção da igualdade de oportunidades, a promoção de oportunidades de educação, trabalho e formação ao longo da vida, a promoção do acesso a serviços de apoio e a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação das barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação das pessoas com deficiência (Assembleia da República, 2004). Para o efeito, são seguidos os Princípios Fundamentais da Singularidade, o Princípio da Cidadania, o Princípio da Não Discriminação, o Princípio da Autonomia, o Princípio da Informação, o Princípio da Participação, o Princípio da Globalização, o Princípio do Primado de Responsabilidade Pública, o Princípio da Transversalidade, o Princípio da Cooperação e o Princípio da Solidariedade (Assembleia da República, 2004).

Neste enquadramento compete ao Estado promover e desenvolver as políticas nacionais sobre a matéria em causa, a coordenação e articulação das políticas, bem como a fiscalização das mesmas. Porém, este diploma sustenta, ainda, a designação da intervenção de entidades públicas e privadas e das relações com as ONG's, de modo a obter uma melhor articulação da política. Compete ao Estado, ainda, criar uma rede de apoio de serviços e equipamentos sociais, adoptar medidas de apoio a família e incentivar o voluntariado. São defendidos os seguintes direitos: emprego, trabalho e formação, quotas de emprego, direito ao consumidor, saúde, habitação e urbanismo, educação e ensino, cultura e ciência, benefícios fiscais, mecenato e a prática do desporto e de tempos livres.

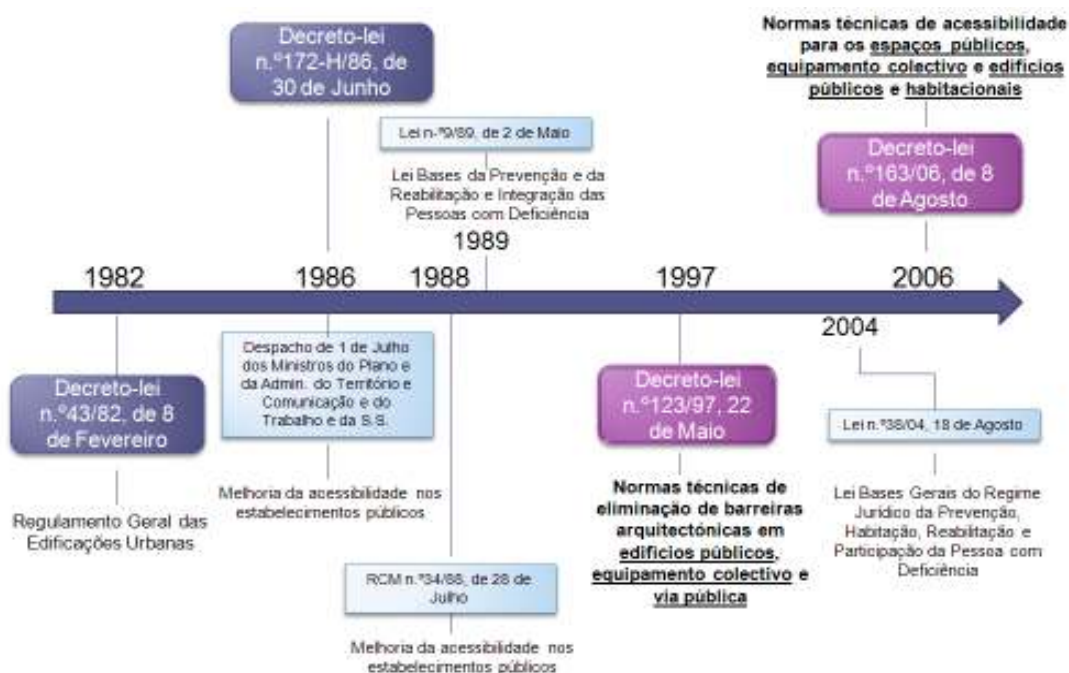
Com este enquadramento legal são criadas as medidas específicas para assegurar a participação da pessoa com deficiência, ou respectivas organizações representativas dos seus

interesses, na elaboração, execução e avaliação das políticas, de modo a garantir o envolvimento em todas as situações da vida e da sociedade em geral.

No âmbito da Lei base de Prevenção, Habitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência e atendendo ao insucesso do primeiro conjunto normativo de regulação das barreiras arquitectónicas, é ainda criada a Lei da Acessibilidade em estudo, o Decreto-lei n.º 163/06 de 8 de Agosto, referente à acessibilidade no projecto e construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos e habitacionais.

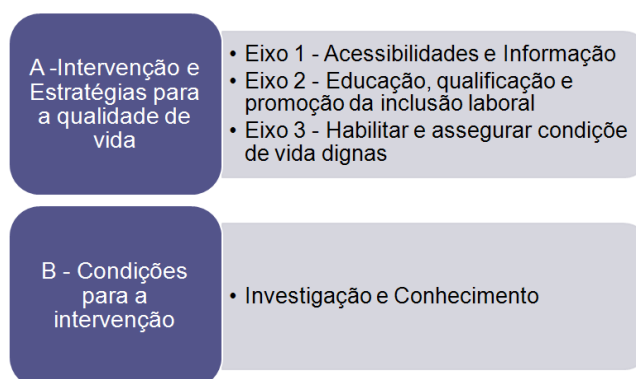
Posteriormente, 21 de Setembro de 2006, é promulgado o I Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade.

Figura 3 - Evolução do quadro legal



Este plano desenvolve-se dois capítulos consubstanciados em quatro eixos basilares de intervenção, como podemos observar na imagem que se segue.

Figura 4 - I Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade



Tendo em consideração o nosso objecto de estudo, importa analisar o eixo sobre a acessibilidade, mais concretamente a estratégia 1.1, isto é, «Promover o acesso universal ao meio físico, ao edificado e aos transportes».

Sobre este eixo foram definidas as seguintes medidas (Conselho de Ministros, 2006):

A. Medidas de prevenção:

1. Elaboração de um guia de recomendações para a inclusão das questões do *Design Universal* no plano de estudos das universidades, escolas superiores e técnicas, públicas e privadas. Ministérios responsáveis: Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS)/ Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES). Prazo de execução: 2008-2009;

2. Elaboração de um guião técnico de divulgação de largo espectro, na área das acessibilidades em edifícios habitacionais em situação de reabilitação urbana. Ministérios responsáveis: MTSS/Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (MAOTDR). Prazo de execução: 2007;

3. Uniformização e Generalização da aplicação do símbolo internacional de acessibilidades em equipamentos de transportes. Ministério responsável: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC). Prazo de execução: 2006-2009;

4. Promoção de uma campanha dirigida aos operadores de transportes sobre a utilização de conceitos inovadores e não discriminatórios relativos às pessoas com necessidades especiais. Ministérios responsáveis: MTSS/MOPTC. Prazo de execução: 2007;

B. Medidas de reparação:

5. Realização de um programa de informação dirigido às câmaras municipais sobre as normas técnicas de acessibilidade no meio edificado público, habitacional e via pública. Ministérios responsáveis: MTSS/MAOTDR. Prazo de execução: 2006-2007;

6. Adopção de normas que definam o acesso por parte das pessoas com mobilidade condicionada aos espaços e recintos desportivos. Ministérios responsáveis: MTSS/Ministro da Presidência (MP). Prazo de execução: 2006;

7. Criação progressiva de serviços de apoio a passageiros com necessidades especiais nas infra-estruturas dos meios de transporte públicos. Ministérios responsáveis: MTSS/MOPTC/Presidência do Conselho de Ministros (PCM). Prazo de execução: 2006-2009;

8. Implementação de protocolos com transportadoras visando reduções tarifárias a pessoas com deficiência. Ministério responsável: MTSS. Prazo de execução 2006-2009;

9. Definição de modelos de sinalética e de informação e bilhética a implementar nas estações de metro, ferroviárias e fluviais, de modo que se constitua um sistema de informação unificado e orientador para os utilizadores. Ministérios responsáveis: MTSS/MOPTC. Prazo de execução: 2006-2007;

10. Promoção do aumento de 14% na quota de autocarros da Carris e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A. (STCP), totalmente acessíveis nos transportes terrestres e da sua afectação a carreiras específicas em função da procura de passageiros com necessidades especiais. Ministério responsável: MOPTC. Prazo de execução: 2006-2009;

11. Revisão do regime aplicável aos cães-guia, com vista a alargar o seu âmbito de aplicação a todos os cães de assistência. Ministérios responsáveis:

MTSS/Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas (MADRP). Prazo de execução: 2006;

C. Instrumentos:

12. Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) contemplando os diferentes domínios da acessibilidade. Ministério responsável: MTSS. Prazo de execução: 2006-2011;

13. Prémio de acessibilidade a atribuir periodicamente a projectos inovadores em empreendimentos habitacionais. Ministério responsável: MAOTDR. Prazo de execução: 2007-2009;

14. Programa de formação a agentes autárquicos em matéria de acessibilidade e design universal, abrangendo no mínimo 80 municípios. Ministérios responsáveis: MTSS/MAOTDR. Prazo de execução: 2006-2009;

15. Prémio de acessibilidade a atribuir periodicamente a projectos inovadores no âmbito dos transportes. Ministério responsável: MOPTC. Prazo de execução: 2007-2009.

2.2. Características do corpo legal do Decreto-lei 163/06 de 8 de Agosto

A Política de Acessibilidade promulgada no Decreto-lei 163/06, de 8 de Agosto visa definir condições de acessibilidade nos espaços públicos, equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais e via pública.

As câmaras municipais e as autoridades administrativas, enquanto organismos incumbidos do licenciamento e autorização dos projectos de construção, alteração, reconstrução, ampliação ou de urbanização, devem indeferir os pedidos que não satisfaçam os requisitos técnicos da acessibilidade. Em relação às situações que não careçam de licenciamento ou autorização camarária, certificam o cumprimento das normas legais e regulamentares, aplicáveis através de termo de responsabilidade, definido em portaria conjunta dos ministros responsáveis pelas áreas das finanças, da administração local, do

ambiente, da solidariedade social e das obras públicas e enviado para à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Todas as licenças ou autorizações de funcionamento de estabelecimentos comerciais, escolas, de saúde e turismo, bem como outros estabelecimentos abertos ao público, devem ser, de igual modo, indeferidas quando não cumpram os requisitos da acessibilidade. Perante a ausência das condições designadas acessíveis, nestes estabelecimentos, a câmara municipal tem a obrigação de informar as entidades administrativas competentes.

A aplicação desta lei é moldada de acordo com a longevidade dos prédios, ou seja, a execução da lei no meio edificado, instalações, equipamentos e espaços abrangentes, em termos de utilização pública e via pública, é proferida de acordo com o ano de início de construção. Assim, surgem três possíveis situações:

- 1) As construções cujo seu início seja anterior a 22 de Agosto de 1997 – adaptação dentro de um prazo de 10 anos;
- 2) As construções cujo seu início seja posterior a 22 de Agosto de 1997 – adaptação dentro de um prazo de 5 anos;
- 3) As construções que se encontram em conformidade com o disposto na anterior lei da acessibilidade (Decreto-lei n.123/97, de 22 de Maio – estão isentos do cumprimento das normas técnicas.

Após estes prazos, a desconformidade relativa às normas técnicas de acessibilidade deve ser sancionadas da seguinte forma:

Tabela 14 - Valor das coimas

| Contra-ordenação | | Valor |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Pessoas singulares | | €250 a 3 740,98 |
| Pessoa colectiva | | € 500 a 44 891,81 |
| Negligência | Pessoa Singular | € 1 870,49 |
| | Pessoa Colectiva | € 22 445,91 |

Fonte: MTSS, 2006

Todavia, estas sanções não prejudicam a aplicação de outras normas sancionatórias da competência das câmaras municipais e das autoridades administrativas responsáveis pelo licenciamento. No que refere, ainda, ao destino do produto da cobrança, temas a repartição de 50% entre: a entidade pública responsável pela execução das políticas de prevenção, habilitação, reabilitação e participação das pessoas com deficiência para fins de investigação científica; e a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e câmaras municipais, enquanto entidade competente para a instauração do processo de contra-ordenação.

Os intervenientes na aplicação das normas técnicas de acessibilidade que não efectuarem as diligências para o seu cumprimento incorrem, ainda, de responsabilidades civil, disciplinar e contra-ordenação, sendo que esta última (destinada ao projectista, o director técnico ou o dono da obra, com a duração máxima de dois anos) pode acrescer durante as seguintes sanções acessórias:

- 1) Privação do direito a subsídios atribuídos por entidades públicas ou serviços públicos;
- 2) Interdição de exercício da actividade cujo exercício dependa de título público ou de autorização ou homologação de autoridade pública;
- 3) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- 4) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

No que refere às excepções, considera-se que a aplicação das normas técnicas de acessibilidade não é exigível, perante justificação e sua respectiva publicação, quando:

- a) As obras necessárias à sua execução sejam desproporcionadamente difíceis;
- b) Para requeiram a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis;
- c) Afectam sensivelmente o património cultural ou histórico, cujas características morfológicas, arquitectónicas e ambientais se pretende preservar.

A avaliação e o acompanhamento da política estão a cargo da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, sendo que as câmaras municipais e a Inspecção-Geral da Administração do Território ficam responsáveis pelo envio de um relatório das acções e fiscalizações, em matéria da acessibilidade.

As normas técnicas de acessibilidade das habitações representam uma norma transitória, na medida em que a sua aplicação está prevista de forma gradual durante 8 anos.

Assim, para o decorrente ano, está previsto que da totalidade dos projectos de licenciamento ou autorização apresentados, 37,5% do número total de focos destinados a habitação de cada edifício são acessíveis.

2.3. Lacunas

Procedendo a uma análise de coerência interna e a uma análise de coerência externa podemos identificar algumas lacunas.

A complexidade do corpo constituinte das normas técnicas de acessibilidade representa um obstáculo à sua interpretação, por parte dos profissionais da área de construção e reabilitação. Esta complexidade transporta, por um lado, a dificuldade de transposição da aplicação das condições necessárias nos casos concretos e, por outro lado, impede o entendimento do âmago da acessibilidade e dos seus pressupostos efectivos.

Consequentemente, verificam-se, não raras vezes, casos de aplicação incorrecta das normas técnicas, tais como a existência de elevadores com as dimensões das cabines desapropriadas ou a ausência de elementos e texturas indicadores dos principais percursos na via pública e meio edificado.

A não participação das Ordens dos Arquitectos e dos Engenheiros constitui um factor que contribui, não só, para a ampliação desta complexidade, como também, para a propagação de casos desconformes com as normas técnicas. Sendo estas Ordens representantes dos agentes finais da aplicação da política de acessibilidade, enquanto responsáveis pela

construção de condições no terreno, a sua participação na formulação da lei constitui um aspecto imprescindível para o seu sucesso.

Por outro lado, verificamos a exclusão de alguns elementos considerados fundamentais para o alcance de uma acessibilidade plena do meio edificado e da via pública, para todas a tipologia de deficiência, em especial a desatenção em relação à sinalização táctil.

Exemplo disso, constitui a regulamentação relativa aos semáforos onde se institui aqueles que “sinalizam a travessia de peões instalados em vias com grande volume de tráfego de veículos ou intensidade de uso por pessoas com deficiência visual devem ser equipados com mecanismos complementares que emitam um sinal sonoro quando o sinal estiver verde para os peões” Aquele campo lexical aplicado outorga um conjunto de interpretações que consubstanciam à não aplicação das normas técnicas relativas aos semáforos em todas as passagens de peões onde estes existam. Advém, portanto, a possibilidade de utilização de sinal sonoro apenas em áreas específicas, nomeadamente, como podemos entender, nas principais artérias da cidade ou nas zonas onde existam serviços especializados, direccionados para este tipo de população.

Importa realçar que não foi designado qualquer parâmetro de classificação das grandezas relativas ao tráfego automóvel. Significando isto, portanto, que ficam resguardados as situações de não utilização de sinalização sonora, necessária a população com deficiência visual, em todas as passagens de peões, subjectivamente, entendidas como não tendo “grande” volume de tráfego de veículo.

Deste modo, entendemos que esta, bem como outras relativas à sinalização táctil, cláusula defendem, em si mesmo, um princípio exclusivo, pois não apreende todas as situações de recurso aos semáforos.

Em termos da segunda situação prevista, entendemos que a lei parte do pressuposto que as pessoas com deficiência visual encontram-se confinadas a determinadas zonas, nomeadamente às zonas de disponibilização dos serviços direccionados para a satisfação das suas necessidades. Sendo que, este pressuposto, encontra-se baseado num princípio, não raras vezes, responsável pela fundamentação da criação de *guetos* onde, supostamente, são “despejadas” todas as pessoas com este determinado tipo de incapacidade. Assim, vemos

fomentada a propensão para a criação de locais exclusivos para determinado tipo de população, em lugar de cidades inclusivas.

Defendemos, ainda, que esta disposição não se trata de uma definição de prioridade de aplicação da lei nas zonas de potencial utilização por estas pessoas, mas antes, tratar-se de uma forma de confinar a aplicação da lei a sítios restritos.

Os casos omissos na lei compreendem outra lacuna identificada durante a sua análise. Neste contexto, apesar da inclusão das paragens dos transportes colectivos na via pública no âmbito de aplicação da lei, a regulamentação relativa às condições de acessibilidade não aparece discriminada no corpo legal. Considerando que os transportes públicos constituem um aspecto primário na construção de uma cidade acessível, pois permite a mobilidade entre os seus diversos elementos constituintes, a omissão de regulamentação neste domínio configura uma lacuna preponderante para o fracasso da política.

As estações ferroviárias e de metropolitano compreendem casos análogos, na medida em que as especificações intrínsecas à sua utilização, tal como as rampas de acesso as carruagens, não se encontram regulamentadas. Em virtude desta omissão, podemos encontrar legitimados exemplos de modelos alternativos ou de ausência da tomada de medidas para vencer as inacessibilidades, que não obedecem aos princípios da acessibilidade. Assim, a inexistência de formas de vencer os desníveis das carruagens do metro constitui um exemplo destas más práticas.

Por outro lado, a regulamentação das condições técnicas de acessibilidade no próprio transporte é omissa na lei. Vemos mais uma vez frustrada a contemplação das garantias dos requisitos básicos para a acessibilidade.

Os objectivos delimitados na lei revelam-se desadequados face às condições reais existentes, dado que estes são demasiadamente ambiciosos em relação ao faseamento da construção das acessibilidades em que o nosso país se encontra. Isto é, considerando que o alcance da acessibilidade plena é entendido como um processo gradual, deveriam estar definidos, numa fase inicial, todos os pressupostos necessários à concretização do primeiro estágio da acessibilidade: a garantia das condições de acessibilidade nos transportes e na via

pública. Posteriormente, com a conclusão desta fase, deveriam adoptar-se medidas concretas para a ampliação do âmbito de aplicação da lei.

Desta forma, considera-se haver quatro estádios da acessibilidade, designadamente:

- 1) Fase 1: Acessibilidade dos transportes e via pública - Aplicação das normas técnicas de acessibilidade para os transportes e via pública;
- 2) Fase 2: Acessibilidade dos serviços sociais básicos - Aplicação das normas técnicas de acessibilidade aos edifícios, estabelecimentos e equipamentos de utilização pública dos serviços básicos, como os serviços de saúde e educação;
- 3) Fase 3: Acessibilidade dos serviços secundários - Aplicação das normas técnicas de acessibilidade aos edifícios, estabelecimentos e equipamentos de utilização pública dos serviços secundários (estabelecimentos comerciais, museus, teatros, etc.);
- 4) Fase 4: Acessibilidade nas habitações - Aplicação das normas técnicas de acessibilidade para os edifícios habitacionais.

Não obstante, desde a primeira fase devem ser tomadas providências para garantir o indeferimento dos projectos de construção, reconstrução, ampliação ou alteração de equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais que não cumpram as condições de acessibilidade, bem como para garantir a aplicação da legislação referente as fases 2,3 e 4, segundo uma razão mínima, a designar de acordo com as capacidades reais de concretização.

Com este modelo, estabelecem-se prioridades de actuação e estratégias de alcance da acessibilidade de forma coerente e sistemática.

Evitam-se, assim, a definição de metas inexecutáveis e abstractas, bem como casos de aplicações cujo valor acrescentado acaba por ser anulado. Relativamente ao último, temos o exemplo da criação de edifícios que nos seus espaços internos e nos espaços externos de acesso estão em conformidade com as condições técnicas de acessibilidade, mas que, no entanto, a via pública circundante não é acessível e/ou não é abrangida por uma rede de instalações de transporte acessível. São criados, portanto, edifícios *a priori* acessíveis, mas

que, na verdade, são edifícios isolados, sem beneficiarem de qualquer forma, digna e autónoma, de acesso ao mesmo.

Apesar do aumento das coimas punitivas dos comportamentos contrários às normas técnicas de acessibilidades, face a anterior lei, não se atingem importâncias suficientemente altas de forma a serem instrumentos coercivos eficazes. Àquele aspecto, acresce a possibilidade de não haver outro instrumento coercivo e punitivo associado. Assim, o indivíduo cuja conduta seja desconforme ao decreto-lei, opta por pagar a coima em lugar de proceder à eliminação das barreiras arquitectónicas. Considerando, ainda, o Princípio do Caso Julgado, este indivíduo é obrigado a responder apenas uma vez por esta ilicitude, pois não pode ser acusado duas vezes pelo mesmo acto.

É, sobretudo, na definição das excepções onde surge a maior controvérsia. Sendo considerados casos de exclusão de aplicação da lei as situações de desproporcionalidade das obras necessárias e desproporcionalidade ou não disponibilidade económico-financeira, consideramos as seguintes críticas:

- a) A subjectividade do significado associado ao termo “desproporcional” conduz a um vasto leque de interpretações possíveis e, assim, a sua inclusão facilitada num conjunto de situações;
- b) A não disponibilidade dos meios económico-financeiros representa um argumento facilmente alegável, na medida em que, não raras vezes, as obras para o alcance das acessibilidades representam custos adicionais de valor considerado e a sua comprovação é de fácil manipulação;

Assim, vemos reconhecido a diversidade de possibilidades de abrangência e de inclusão destes argumentos, enquanto causas de exclusão da obrigatoriedade da aplicação da lei. Esta amplificação leva ao aumento do número de casos de não obrigatoriedade da lei reportados.

Para concluir a nossa análise das lacunas internas da legislação, comentamos os períodos de execução da mesma. Estando previsto um horizonte temporal de 2011 e 2016, verificamos uma incongruência com o *Action Plan* (DAP) cujo horizonte temporal fixado é

para 2010. Deste modo, verificamos um atraso dos trâmites temporais face ao estipulado pela Comissão Europeia.

VII. Análise dos dados

A recolha dos dados necessários para a elaboração do presente trabalho foi feita no terreno, com observação e levantamento de dados, de acordo com ficha de parâmetros previamente preparada. Esta preparação implicou a análise da legislação em vigor (nacional e comunitária), por forma a dela serem extraídos os elementos que alimentaram a selecção daqueles parâmetros e respectivos padrões e normas.

Em tabela que se segue apresentamos sinopticamente aqueles parâmetros.

Tabela 15 - Quadro Sinóptico dos Parâmetros de Observação

| Parâmetro agregador | Parâmetros desenvolvidos |
|--|---------------------------------|
| 1. Passeios e Caminhos de Peões | Estado do Piso |
| | Continuidade/Regularidade |
| | Obstáculo |
| | Largura |
| | Inclinação |
| | Sinalização Táctil |
| | Zona de manobra |
| | Desnível |
| 2. Passagem de Peões | Lancil |
| | Inclinação |
| | Sinalização Táctil |
| | Desníveis |
| | Semáforos |
| | Separadores Centrais |
| 3. Escadas na via pública/Passagens de peões desniveladas | Estado do Piso |
| | Continuidade/Regularidade |
| | Corrimão |
| | Degraus |
| | Sinalização Táctil |

| | |
|--|--|
| | Patamar Inferior |
| | Patamar Superior |
| | Patins Intermédios |
| | Escadaria em Rampa |
| 4. Rampas | Estado do Piso |
| | Inclinação |
| | Rampa em Curva |
| | Largura |
| | Plataforma horizontal/Descanso |
| | Corrimão |
| | Sinalização tátil |
| | Protecção |
| 5. Paragens de Autocarros e de Eléctricos | Passeio Circundante |
| | Passagens de Peões de Acesso à Paragem |
| | Obstáculos |
| | Desnivelamento no Acesso à Paragem |
| | Abrigo |
| | Espaço para Aproximação |
| | Informação Disponível |
| 6. Estações de Metro | Estado do Piso |
| | Continuidade/Regularidade |
| | Obstáculos |
| | Átrio |
| | Patamares/Galerias/Corredores |
| | Sinalética |

| | |
|--|-----------------------------|
| | Torniquetes |
| | Máquina de Venda de Títulos |
| | Desnível |
| | Cais |
| | Sinalética no Cais |
| 7. Ascensores | Patamares |
| | Comandos |
| | Porta |
| | Cabinas |
| | Barras de Apoio |
| 8. Máquinas Automáticas de Venda de Títulos | Rota |
| | Zona de Aproximação |
| | Espaço Livre |
| | Controle/Comandos |
| | Inserção/Retirada do Título |
| | Teclas |

A percepção das acessibilidades é-nos dada pela classificação de cada um dos parâmetros escolhidos, cuja variação pode assumir os seguintes estados: Acessível; Acessível Com Dificuldade; Acessível Com Ajuda de Terceiros; Não Acessível.

Considera-se aqui o trajecto entre Cais do Sodré e o Entrepósito de Transportes do Campo Grande, bem como os quatro itinerários em que aquele se subdivide, na óptica de um cidadão com mobilidade reduzida temporária ou permanentemente.

A leitura dos dados colocados em matriz sinóptica, permite-nos não só perceber as condições de acessibilidade, no seu conjunto, como também identificar e localizar os factores que dificultam ou que inibem a sua utilização por cidadãos com mobilidade reduzida. Mais

ainda, a cartografia daqueles factores habilita as entidades competentes para intervenções correctivas direccionadas.

Os parâmetros incluem as opções de trajectória pedonal e de transportes públicos, seja de Metro ou de Autocarro. Obviamente que se complementam na escolha das possibilidades de que o cidadão com mobilidade reduzida pode dispor. Tal como já referido anteriormente, estão contidos neste universo as pessoas com inibições temporárias ou permanentes, bem como as pessoas que se deslocam com crianças em cadeiras.

1. Opções Pedonais

A nossa análise inicia-se pelo conjunto dos parâmetros contidos nos itens “Passeios e Caminhos de Peões” e “Passagem de Peões”, cuja conjugação é necessária para aferir da viabilidade pedonal.

Globalmente, 15,9% do percurso analisado é totalmente acessível, registando coincidência de parâmetros com valores padrão, em obediência à lei e às necessidades dos cidadãos com mobilidade reduzida. Acresce-se 38,9% do trajecto utilizável com cuidado. No restante, o estado do piso e a sua regularidade, bem como os espaços de manobra configuram utilização viável, impossibilitada em 27,2% do trajecto por não coincidência de factores que, tomados de *per se*, não habilitam à sua viabilidade plena.

Contudo, aquela mobilidade vê-se mais limitada quando se considera que apenas 4,9% das passadeiras cumprem coincidentemente todas as exigências de transposição. Esta severidade deve-se sobretudo às condições dos lancis, não acessíveis em 70,6% dos casos. Anula-se assim o efeito positivo da inclinação das passadeiras ou dos seus suaves ou inexistentes desníveis.

De facto, a maioria das passagens de peões (70,6%) apresenta condições intransponíveis por parte das pessoas com mobilidade condicionada, mesmo considerando a ajuda de terceiros. Apenas 9,5% das passagens de peões apresentam lancil com altura inferior a 0,02m, ou seja, somente 35 em 367 passadeiras são, de acordo com este atributo, acessíveis.

Num total de 367 passadeiras, 18 são acessíveis em todas as suas componentes, 23 possuem pelo menos uma componente que dificulta o acesso e circulação do passeio, 20 passadeiras só são usufruídas pelas pessoas com incapacidades motoras mediante ajuda e 299 passadeiras permanecem como não acessíveis

Existem 244 passadeiras com semáforos e 123 que não estão dotadas de semáforos.

Do conjunto das passadeiras com semáforos, 9,8% são acessíveis em todas os seus domínios e 55,7 não são acessíveis.

Comparando os quatro itinerários, constatamos ser o itinerário 1 (Rossio – Cais do Sodré) o mais acessível, enquanto que o itinerário 4 (Campo Grande) regista inacessibilidade em 43,1% do seu trajecto, seguido do itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha) com 31,8% do seu percurso inacessível e apenas 9% totalmente acessível.

As piores passadeiras de peões são as do itinerário 3 (Avenida da República), onde quase 88% se registam inacessíveis. Também aqui a principal dificuldade advém das condições dos lances (cerca de 78%), cujas condições as tornam inacessíveis.

O cruzamento da informação sobre os passeios e passagens de peões permite uma visão integrada da real mobilidade na via pública para um cidadão com dificuldades motoras. Aos constrangimentos que a cada um daqueles parâmetros se colocam, acresce a sua conjugação, inibindo, não raras vezes, o acesso a uma maior amplitude de destinos. Como resultante verifica-se, assim, que 84,7% do percurso total está inacessível e que só 1,6% é completamente acessível (Rossio).

Mapa 2

Passeio e Passagens de Peões
Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

Passeios com Classificação sem Sinalização Táctil Passadeiras Sem Sinalização Táctil



Fonte catalog - 2000: IGeoE



1.1. Passeios

Averiguando a ocorrência do cumprimento das condições de continuidade e regularidade do percurso, poder-se-á afirmar que a maioria dos passeios (67,2%) revestem a categoria de Acessível Sem Dificuldade, ainda que cerca de 23,8% dos passeios recaiam na categoria que prevê a observância de apenas um destes atributos e 6,3% na categoria desprovida de continuidade e regularidade.

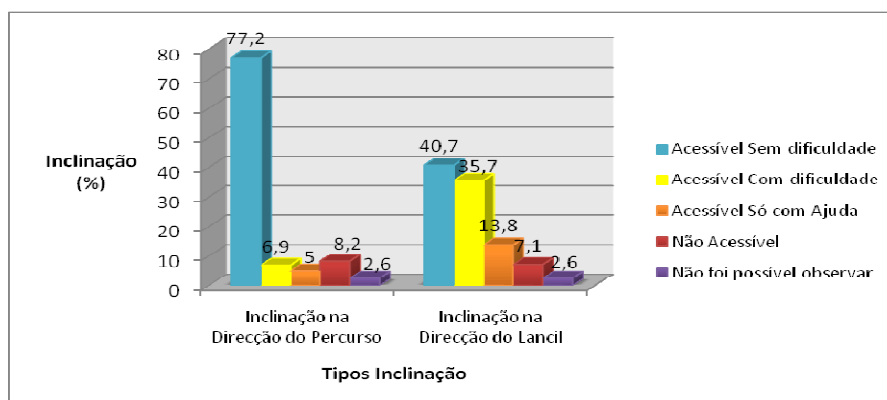
No que refere aos obstáculos observados na via pública, 78,3% dos passeios não possuem qualquer tipo de obstrução, contrariamente aos 10,3% com obstáculos temporários, obstáculos passíveis de remoção e (ou) transposição com ajuda de uma terceira pessoa, e aos 7,9% dos passeios permanentemente obstruídos.

Por sua vez, os pisos e seus revestimentos devem possuir uma superfície estável, durável e firme para uma circulação confortável e segura aos cidadãos.

Considerando os dados observados, conforme a tabela anterior, chegamos à conclusão de que a grande maioria dos pisos (92,9%) está em bom estado. Aliás, o estado do piso assume-se como o item mais acessível em toda a via pública. No entanto, 0,5% dos passeios reúne apenas dois dos atributos incluídos no Estado do Piso e 4% dos passeios denunciam a existência de apenas um destes atributos.

Um outro aspecto que importa avaliar é a percentagem de inclinação dos passeios, quer a inclinação na direcção do percurso, quer a inclinação na direcção transversal do percurso.

Face a este aspecto, segundo os dados observados, podemos afirmar que 77,2% dos passeios possuem uma inclinação na direcção do percurso inferior ou igual a 5%. Já relativamente à inclinação na direcção transversal ao percurso, os dados traduzem uma menor percentagem de passeios com inclinação inferior ou igual a 2% (40,7% são acessíveis). Da conjugação destes dados, podemos concluir que apenas 33,3% dos passeios apresentam níveis de inclinação adequados.

Gráfico 1 - Inclinação na generalidade dos passeios

Em termos das categorias intermédias, registamos que 6,9% dos passeios têm uma inclinação, na direcção do percurso, entre 5 e 7% e 5% dos passeios possuem inclinações entre 8 e 10%. Constatamos, como podemos observar no gráfico 1, valores percentuais na ordem dos 35,7% e 7,1% no que concerne à inclinação na direcção do lancil entre 3 a 5% e 5 a 8%, respectivamente, sendo que isto traduz-se em 34,9% dos passeios Acessíveis Com Dificuldade e 16,1% Acessíveis Só com Ajuda.

Constatamos, ainda, níveis de inclinação excessivos na ordem dos 8,2%, na direcção do percurso, e 7,1%, na direcção do lancil. Podemos considerar, então, que 13% dos passeios são Não Acessíveis.

Se tivermos em consideração as indicações estipuladas no nosso corpo normativo, chegamos a conclusão que o grande grosso do pavimento (95,5%) não é detentor de elementos e texturas indicativas dos principais percursos de atravessamento com área igual ou superior a 100 m².

No entanto, apesar da alusão à sinalização táctil nos percursos pedonais presentes no corpo da lei, esta, não cobre todos os desígnios da acessibilidade visual, pelo que não estão salvaguardadas todas as condições necessárias para a mobilidade das pessoas com incapacidades visuais. Isto leva-nos, portanto, à confirmação da evidência que motivou a presente pesquisa - a existência de dois domínios, não raramente discordantes, daquilo que é a substância da lei e aquilo que define a acessibilidade.

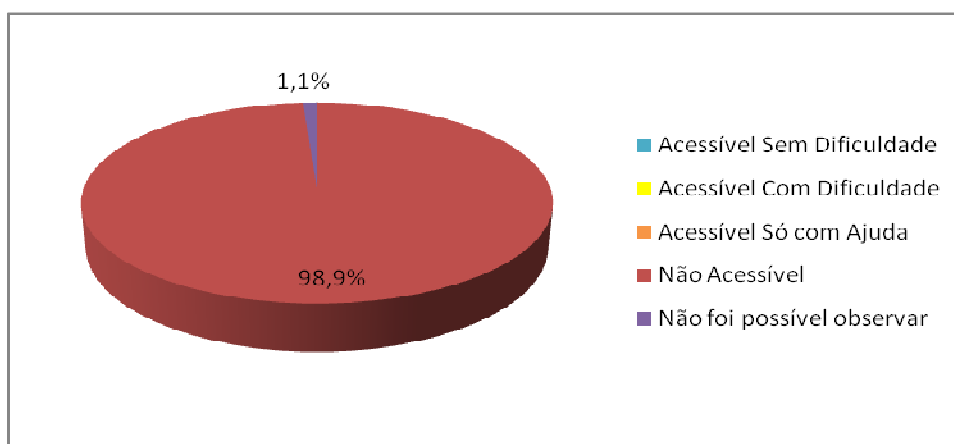
Ao considerarmos as zonas para mudança de direcção de uma cadeira de rodas, foi possível apurarmos que, dos 378 passeios observados, 334 passeios poderão ser designados de “Acessível Sem Dificuldade”, 39 passeios são considerados “Não Acessíveis”.

1.2. Passeios Com Passagens de Peões

Pelo facto de considerarmos que as passagens de peões, incluindo as passagens desniveladas, constituem, pela sua natureza, uma parte integrante dos passeis, considerámos que a realização do cruzamento dos dados dos passeios com os das passagens de peões que o interceptam traria um valor acrescentado.

Para o efeito, a nossa análise vai incidir sobre os passeios conjugados com as passagens de peões, por forma a obter uma visão geral do estado das acessibilidades na via pública, em Lisboa.

Gráfico 2 - Passeios com passagens de peões – Classificação Geral



Os valores resultantes do cruzamento da avaliação dos passeios com as passagens de peões, conforme o gráfico 2, revelam um aumento para 98,9% dos passeios não acessíveis, o que se traduz num aumento percentual de 2,9 face a avaliação isolada dos passeios. No entanto, importa salientar que este valor corresponde aos itens passíveis de observação. Assim, se restringir-nos aos passeios e passagens de peões observados, poder-se-á afirmar que o percurso da via pública analisado é não acessível em toda a sua extensão

Tabela 16 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade relativos aos passeios e às passagens de pões

| Global | It 1 (Rossio - Pr. Comercio - Cais do Sodré | | | | It 2 (Restauradores - Mq. Pombal - Saldanha) | | | | It 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos) | | | | It 4 (Entre-Campos - Cpo. Grande - Entrepasto Transp.) | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|------|------|------|--|------|------|------|---|------|------|------|--|------|------|------|------|------|------|------|
| | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | | | | |
| Passeios e caminhos de peões (s/ ST) | 27,2 | 14,8 | 38,9 | 15,9 | 13,7 | 15,4 | 41 | 23,9 | 31,8 | 17,3 | 40 | 9,1 | 16,3 | 18,4 | 46,9 | 18,4 | 43,1 | 11,8 | 31,4 | 10,8 |
| Estado do Piso | 4 | 0 | 0,5 | 92,9 | 0 | 0 | 0 | 94 | 4,5 | 0 | 0 | 95,5 | 2 | 0 | 2 | 95,9 | 8,8 | 0 | 1 | 87,3 |
| Continuidade/ Regularidade | 6,3 | | 23,8 | 67,2 | 0,9 | | 17,1 | 76,1 | 4,5 | | 30,9 | 64,5 | 4,1 | | 34,7 | 61,2 | 15,7 | | 18,6 | 92,7 |
| Obstáculo | 7,9 | | 10,3 | 78,3 | 2,6 | | 7,7 | 83,8 | 3,6 | | 14,5 | 80 | 4,1 | | 18,4 | 75,5 | 20,6 | | 4,9 | 71,6 |
| Largura | 8,5 | 4,5 | 15,1 | 70,6 | 6,8 | 4,3 | 9,4 | 77,8 | 3,6 | 0,9 | 10 | 85,5 | 4,1 | 4,1 | 14,3 | 77,6 | 17,6 | 8,8 | 27,5 | 43,1 |
| Inclinação | 13 | 16,1 | 34,9 | 33,3 | 6,8 | 12,8 | 36,8 | 37,6 | 23,6 | 19,1 | 32,7 | 24,5 | 8,2 | 14,3 | 34,7 | 42,9 | 10,8 | 17,6 | 35,3 | 33,3 |
| Sinalização Tátil | 95,5 | | | 1,6 | 89,7 | | | 4,3 | 100 | | | 0 | 98 | | | 0 | 96,1 | | | 1 |
| Zona de manobra | 10,3 | | | 88,4 | 6,8 | | | 91,5 | 3,6 | | | 96,4 | 4,1 | | | 95,9 | 17,6 | | | 79,4 |
| Desnível | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------|------|------|-----------------|----|----|---|-----|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Passagem de Peões (s/ ST) | 81,5 | 5,4 | 6,3 | 4,9 | 74 | 6 | 6 | 8 | 82,6 | 6,4 | 5,8 | 4,7 | 87,7 | 3,7 | 6,2 | 1,2 | 84 | 4,9 | 7,4 | 3,7 |
| Lancil | 70,6 | 7,6 | 10,9 | 9,5 | 63 | 8 | 7 | 18 | 72,7 | 8,1 | 11,6 | 7 | 77,8 | 3,7 | 12,3 | 4,9 | 77,8 | 6,2 | 8,6 | 7,4 |
| Inclinação | 2,7 | 2,2 | 3,3 | 90,7 | 3 | 5 | 4 | 85 | 4,1 | 1,7 | 4,7 | 89 | 0 | 0 | 0 | 98,8 | 0 | 0 | 0 | 98,8 |
| Sinalização Tátil | 98,9 | | | 0 | 97 | | | 0 | 99,4 | | | 0 | 98,8 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Desníveis | 0,5 | | | 99,5 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 2,5 | | | 97,5 |
| Semáforos | 37,1 | 20,4 | 1,1 | 40 ² | 28 | 24 | 1 | 43 | 40,1 | 17,4 | 1,2 | 40,7 | 49,4 | 21 | 1,2 | 27,2 | 33,3 | 13,6 | 0 | 53 |
| Separadores Centrais | 3,3 | 3,5 | 12,8 | 80,4 | 3 | 1 | 8 | 88 | 2,3 | 5,2 | 14,5 | 77,9 | 1,2 | 8,6 | 29,6 | 60,5 | 2,5 | 1,2 | 11,1 | 85,2 |

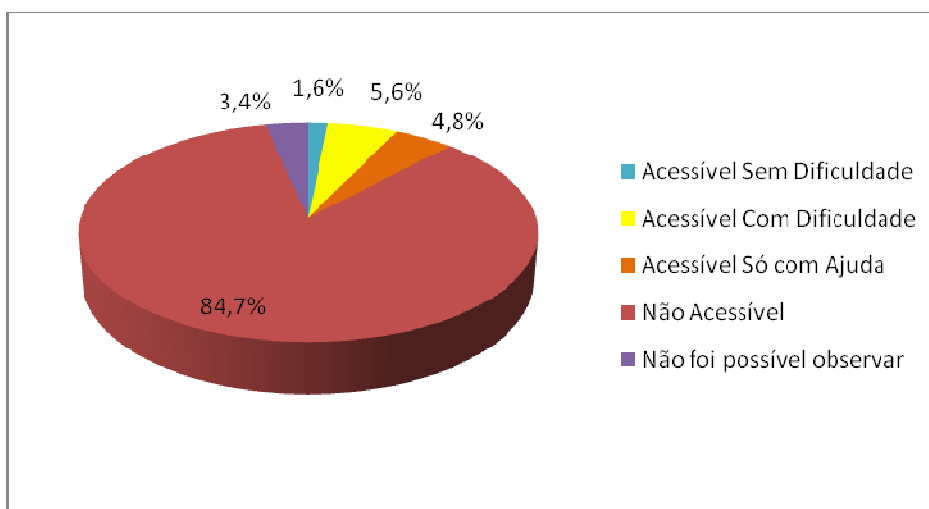
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|---|------|---|------|---|------|-----|-----|---|
| Passeios com Passagens de Peões (s/ ST) | 84,7 | 4,8 | 5,6 | 1,6 | 75,2 | 5,1 | 6,8 | 5,1 | 89,1 | 7,3 | 3,6 | 0 | 89,8 | 2 | 6,12 | 0 | 90,2 | 2,9 | 2,9 | 1 |
|---|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|---|------|---|------|---|------|-----|-----|---|

² São consideradas as passagens de peões sem semáforo e com semáforos acessíveis

Para evitarmos uma interpretação demasiadamente extensiva da acessibilidade na via pública, passaremos à prossecução da análise sem a sinalização táctil. Neste âmbito da pesquisa, fica assinalado uma subida do valor percentual dos passeios não acessíveis, assente num aumento percentual de 57,5, comparativamente aos resultados obtidos aquando da análise individual dos passeis. Isto significa, portanto, segundo o gráfico 3, que 84,7% do passeio com passagens de peões são não acessíveis.

Verificamos, de igual modo, uma diminuição generalizada das outras categorizações, com 14,3% para os passeios acessíveis, 33,3% para os passeios com dificuldades e 10% para os passeios circuláveis com ajuda.

Gráfico 3 - Passeios com passagens de peões – Classificação Sem Sinalização Táctil



Mas se a gravidade da situação nos aflige, vale-nos a disponibilização desta informação analítica, agora ao dispor das entidades competentes para facilitar, pelo menos, intervenções correctivas totalmente direccionadas.

Mapa 3

Passeio com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no Percurso Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

Passeios com Classificação sem Sinalização Táctil Passadeiras Sem Sinalização Táctil Estações de Metro Sem Sinalização Táctil



BUS com Classificação sem Sinalização Táctil

1.3. Visão por Itinerário

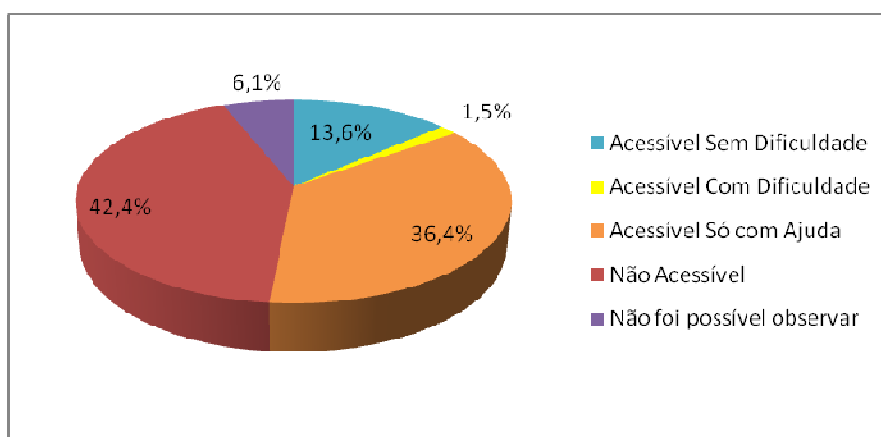
1.3.1. Itinerário 1(Rossio – Praça do Comércio - Cais do Sodré)

É o Itinerário 1 que apresenta melhores condições de acessibilidade, muito embora com 5,1% do seu trajecto em plena acessibilidade e com 75,2% inacessível. A altura do lancil representa a segunda causa determinante para o cenário de não acessibilidade observado. Tal atributo apresenta valores iguais ou superiores a 0,17 m em 63% das vezes.

Este cenário é ainda perceptível com a verificação de uma representação de 18% de situações com altura de lancil inferior ou igual a 0,02 m, 7% de lancis com medida entre 0,02 e 0,05 e 8% de lancis com altura compreendida entre 0,05 e 0,17 m.

Em relação aos semáforos das passagens de peões, podemos referir que das 66 passagens de peões com semáforos existentes neste troço do percurso, 32 possuem sinal verde acessível, 13 têm sinal sonoro e, das 5 passagens de peões dotadas de semáforos com botoneira, nenhum a apresenta à altura desejada. 42,4% das passagens de peões com semáforos carecem de tempo de sinal verde suficiente para efectuar a travessia, de sinal sonoro e de botoneira acessível; 36,4% das passadeiras com semáforos têm tempo de sinal verde necessário; 1,5% passagens de peões têm sinal sonoro e tempo de sinal verde adequado.

Gráfico 4 - Semáforos das passagens de peões no IT1



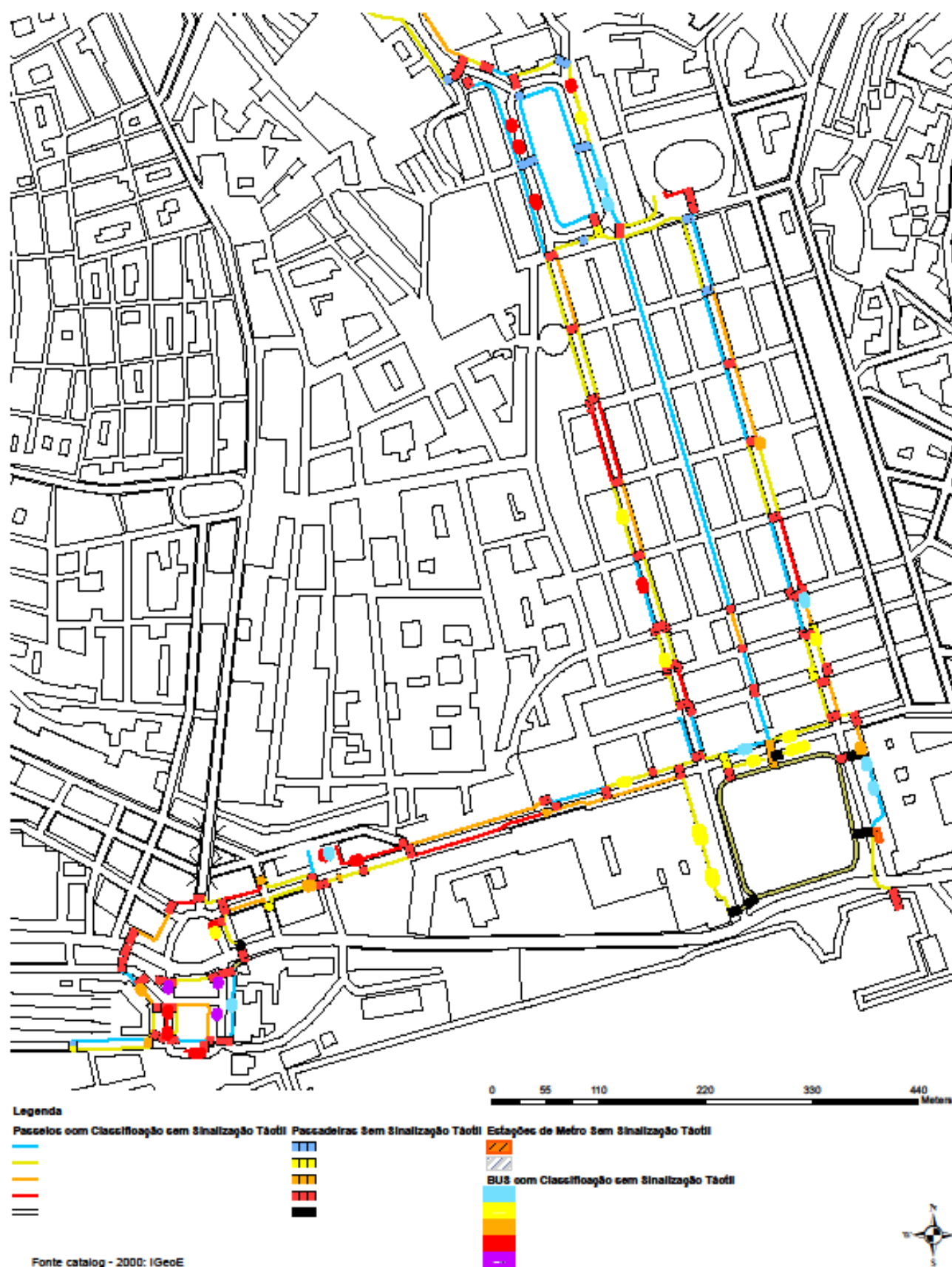
Os resultados da avaliação das passagens de peões neste itinerário corroboram as conclusões tiradas da análise geral. Assim, enfatizamos a carência de passadeiras acessíveis desde o Caís do Sodré até ao Rossio.

Os separadores centrais constituem aqui o segundo atributo com maior incidência na categoria acessível (88%) ao nível da avaliação das passagens de peões. No entanto, esta posição é sustentada pela pouca representatividade das passagens de peões com separadores centrais, que representam apenas 35,6% das 365 passagens de peões analisadas.

De referir que a Rua Augusta, destinada a utilização pedonal, se verifica genericamente acessível, à excepção da ocorrência de lancis com alturas dificultadoras do acesso, nos cruzamentos com ruas perpendiculares (Rua da Conceição).

Mapa 4

**Passeio com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e
Estações de Metro no IT1
Classificação Sem Sinalização Táctil**

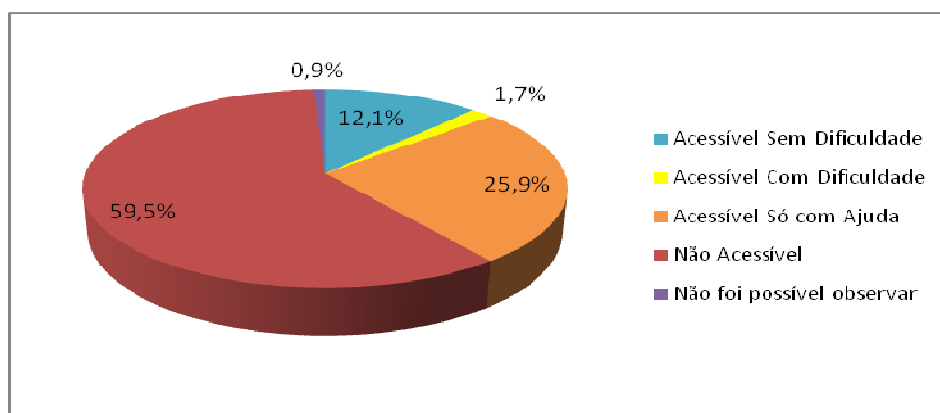


1.3.1. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha)

O Itinerário 2 também não apresenta troços acessíveis e regista cerca de 89% como inacessível.

Neste itinerário, a altura do lancil prevalece como o segundo factor preponderante para a percepção de maior dificuldade nas acessibilidades pedonais, uma vez que representa 72,7% das passagens de peões observadas. Sobre este atributo, aferimos que apenas 7% das passagens de peões se encontram convenientemente preparadas, 11,6% apresentam um lancil cuja altura obriga a um esforço acrescido e 8,1% das passadeiras compreendem uma altura de lancil só possível de ultrapassar com ajuda de uma terceira pessoa. Neste troço do percurso, 89% das passadeiras são acessíveis, nomeadamente a valores de inclinação favoráveis. Na génese desta classificação encontram-se as contribuições positivas das inclinações na direcção do lancil (97,1%) e na direcção da passagem (89,5%).

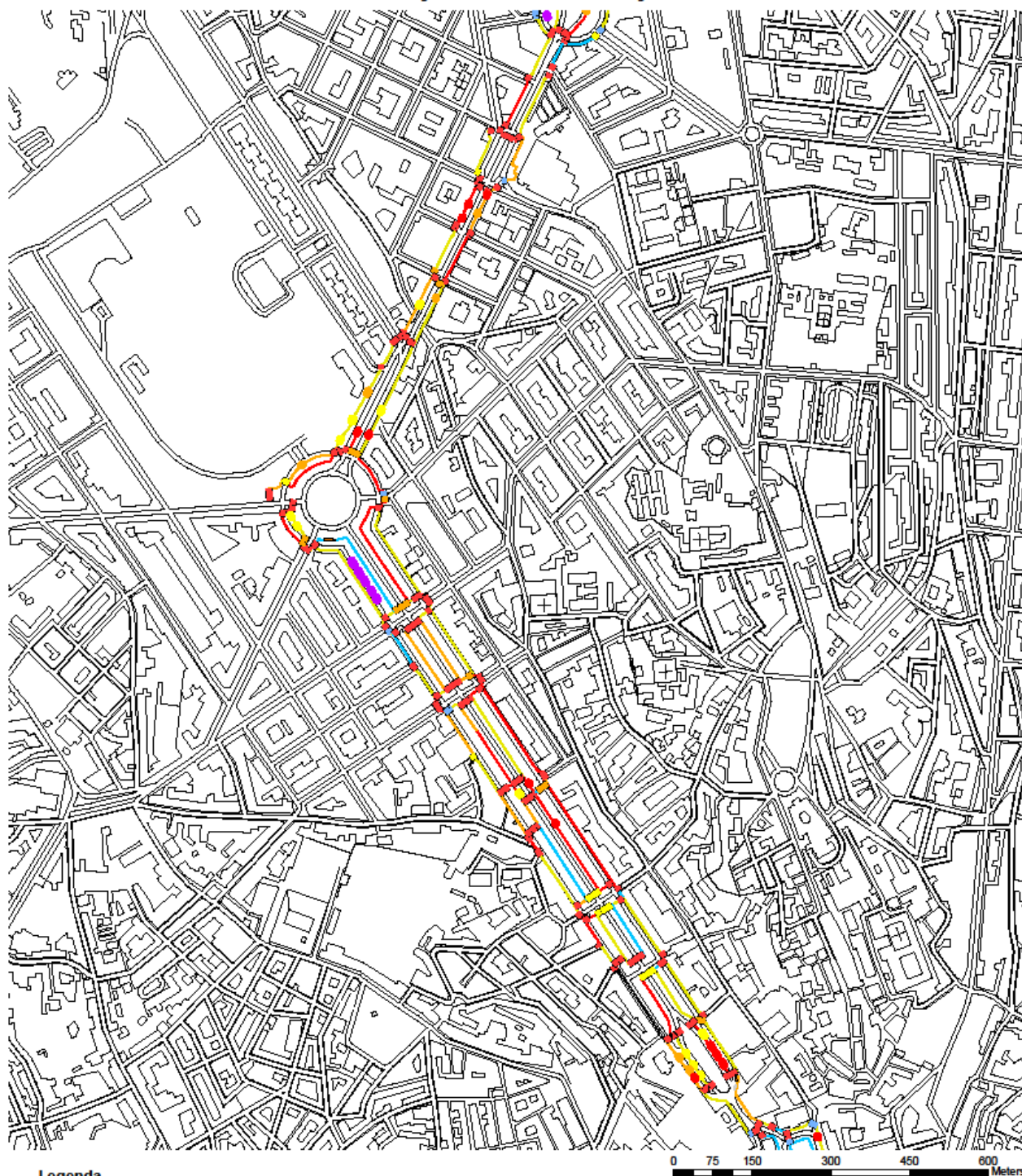
Gráfico 5 - Semáforos nas passagens de peões no IT2



Relativamente aos semáforos refere-se que, cerca de 59,5% não possuem as condições mínimas de acessibilidade. Das sete passagens de peões com semáforos existentes com botoneiras, apenas uma passagem de peões respeita as condições necessárias para o alcance manual de um indivíduo em cadeira de rodas. Dos 71 separadores observados, 33 encontram-se de acordo com as condições exigidas para a obtenção da acessibilidade, isto é, menos de metade (46,5%) dos separadores são acessíveis. Nas categorias intermédias encontramos 25 casos “Acessíveis com Dificuldade” e 9 “Acessíveis Só com Ajuda de Terceiros”). Não observam nenhum das condições supostas 4 semáforo.

Mapa 5

Passeios com Passagens de Peões, Paragens de Autocarro e Estações de Metro no IT2 Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

Passeios com Classificação sem Sinalização Táctil

- Acessível Sem Dificuldade
- Acessível Com Dificuldade
- Acessível só com Ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

Passadeiras Sem Sinalização Táctil

- Acessível sem Dificuldade
- Acessível com Dificuldade
- Acessível só com ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

Estações de Metro Sem Sinalização Táctil

- Não Acessível
- Não foi possível observar
- BUS com Classificação sem Sinalização Táctil**
- Acessível Sem Dificuldade
- Acessível Com Dificuldade
- Acessível Só com Ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

1.3.2. Itinerário 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos)

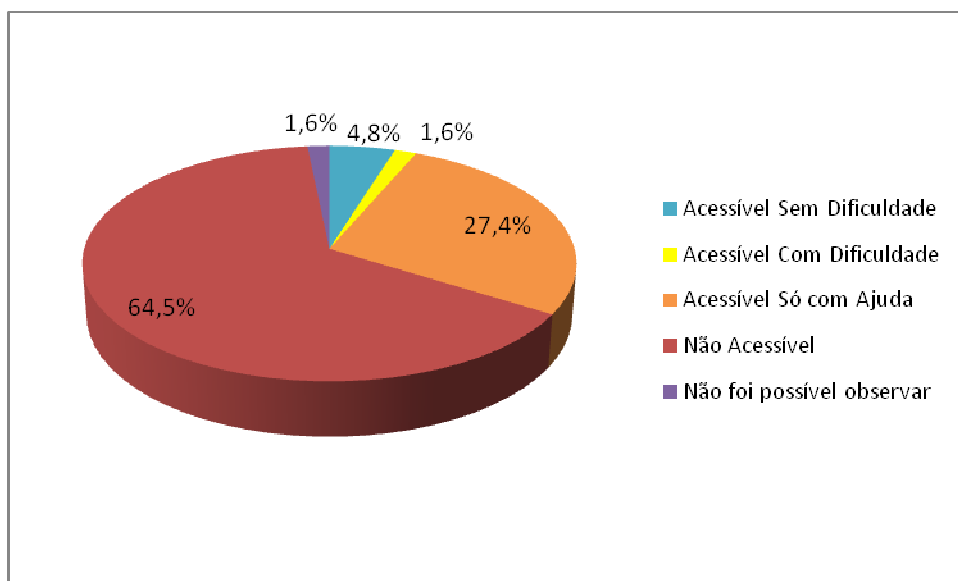
O pior Itinerário (3) não tem troços acessíveis e regista perto de 90% do seu percurso como inacessível.

A altura do lancil é uma das principais causas de não acessibilidade dos passeios (77,8% das passeadeiras não acessíveis).

Em relação a este atributo, poder-se-á dizer que apenas 4,9% das passeadeiras cumprem os critérios de acessibilidade requeridos, contrariamente aos 12,3% e 3,7% das passeadeiras inseridas nas classes intermédias da “Acessibilidade Com Dificuldade” e “Acessível Sem Dificuldade”, respectivamente.

33,9% dos semáforos regista tempo de travessia correcto, conjugado com os 1,6% de semáforos com botoneira e 12,9 semáforos com sinal sonoro. Visto isto, compreendemos que, das 62 passagens de peões com semáforos analisados, apenas 3 reúnem os três elementos em simultâneo ou dois deles quando considerado os semáforos sem accionamento manual (somente cinco semáforos possuem).

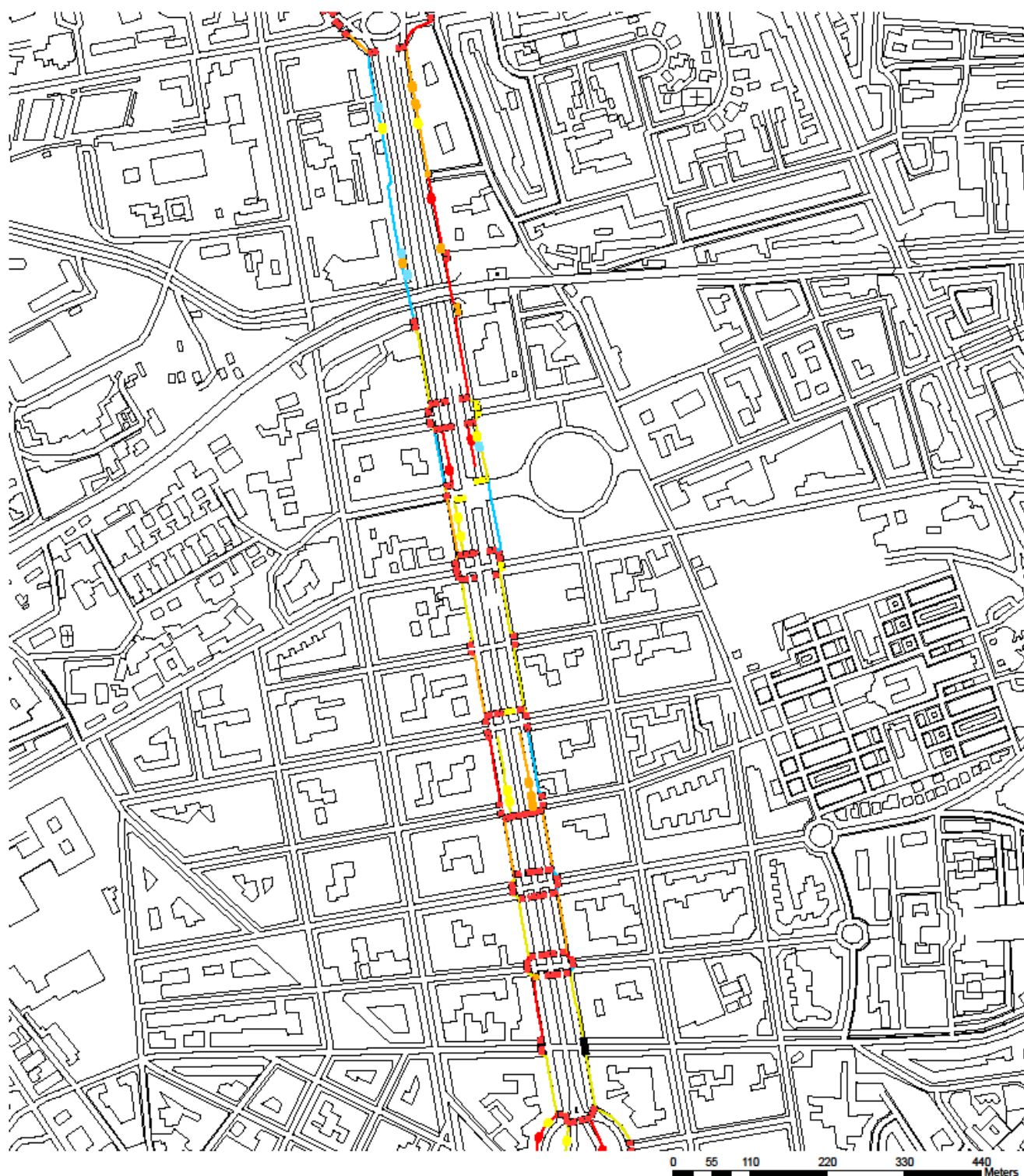
Gráfico 6 - Semáforos no IT3



Para ultimarmos a análise do itinerário 3, prosseguimos com a análise do último atributo considerado - os separadores centrais. Ocorre que 33,3% dos separadores existentes possuem inclinação e largura adequada, 50% dos separadores revestem de condições de inclinação que podem causar esforço excessivo, 14,6% dos separadores compreendem graus de inclinação que obrigam ao recurso à ajuda de outra pessoa e, para finalizar, 2,1% dos separadores, equivalente a apenas 1 separador, apesar de possuir largura adequada, mostra ter graus de inclinação insustentáveis para a permanência e circulação de pessoas com mobilidade reduzida.

Mapa 6

Passeios com Passagens de Peões e Paragens de Autocarro no IT3 Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

| Passeios com Classificação sem Sinalização Táctil | Passadeiras Sem Sinalização Táctil | BUS com Classificação sem Sinalização Táctil |
|---|------------------------------------|--|
| Acessível Sem Dificuldade | Acessível sem Dificuldade | Acessível Sem Dificuldade |
| Acessível Com Dificuldade | Acessível com Dificuldade | Acessível Com Dificuldade |
| Acessível só com Ajuda | Acessível só com ajuda | Acessível Só com Ajuda |
| Não Acessível | Não Acessível | Não Acessível |
| Não foi possível observar | Não foi possível observar | Não foi possível observar |



1.3.3. Itinerário 4 (Entrecampos - Campo. Grande - Entrepasto Transportes)

Neste itinerário verificamos a predominância dos passeios regulares e contínuos (62,7%). Regista-se 18,6% de passeios, neste âmbito, acessíveis com dificuldade e 15,7% de passeios descontínuos e irregulares.

A verificação de obstáculos ocorre em 20,6% de casos. De facto, este itinerário constitui o troço mais obstruído em todo o percurso analisado.

Também aqui verificamos uma maior frequência de passeios com dimensionamento contrário às indicações de acessibilidade. Existem 17,6% dos passeios com largura inferior a 0,9m, 8,8% passeios com largura no intervalo de 0,9 a 1m e, ainda, de 27,5% passeios com largura compreendida entre 1 e 1,5m, exceptuando-se nestas duas últimas contabilizações os passeios com comprimento inferior ou igual a 7m.

A seguir a mesma tendência de acontecimentos, no âmbito dos atributos observados, aparece o Estado do Piso com o valor de não acessibilidade mais relevante (8,8%) em todo o percurso. Ainda assim, é também aqui que acontece o maior número de passeios com piso em bom estado (87,3%).

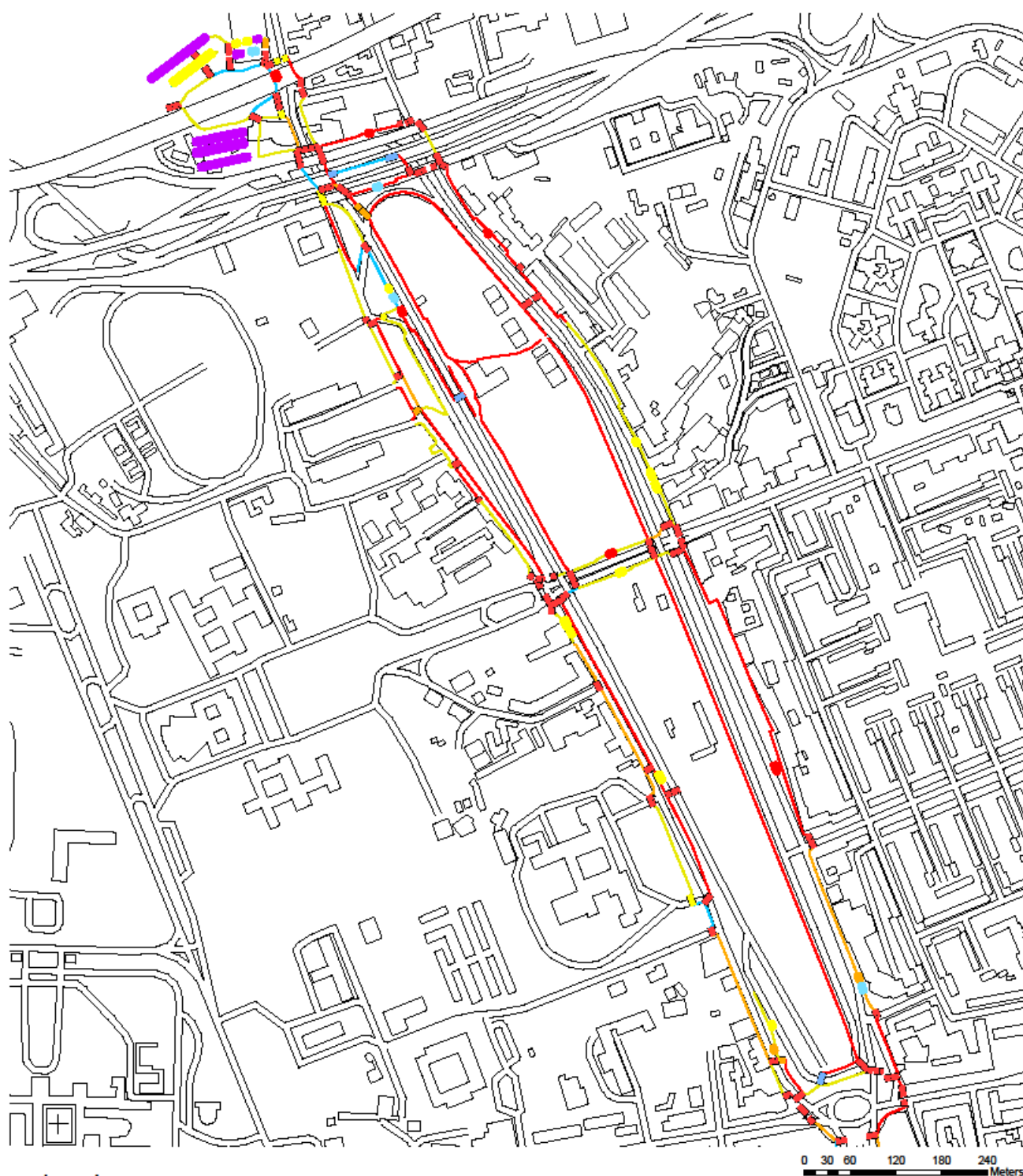
A corroborar a demonstração de ser o itinerário com atributos menos acessíveis, encontram-se os valores relativos à zona de manobra que, aliando-se à largura do passeio, representam 17,6% dos passeios observados.

A existência de obras impediu a observação em 2,9% do percurso.

A Inclinação dos passeios não apresenta grande oscilação relativamente aos itinerários anteriores, facto que se traduz em 33,3% de passeios plenamente acessíveis, 35,3% de passeios “Acessíveis Com Dificuldade”, 17,6% de passeios “Acessíveis Só com Ajuda”, 10,8% “Não Acessíveis”.

Mapa 7

Passeios com Passagens de Peões e Paragens de Autocarro no IT4 Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

Passeios com Classificação sem Sinalização Táctil Passadeiras Sem Sinalização Táctil BUS com Classificação sem Sinalização Táctil

- Acessível Sem Dificuldade
- Acessível Com Dificuldade
- Acessível só com Ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

- Acessível sem Dificuldade
- Acessível com Dificuldade
- Acessível só com ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

- Acessível Sem Dificuldade
- Acessível Com Dificuldade
- Acessível Só com Ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar



Aquela caracterização decorre da constatação de que 80,4% dos passeios possuem uma inclinação na direcção do percurso adequada, contra os 7,8% não acessíveis, e que 39,2% dos passeios contam com uma inclinação na direcção do lancil ajustada, contrariamente aos 3,9% de passeios não acessíveis.

Tabela 17 - Inclinação dos passeios no IT4

| Classificação | Inclinação na Direcção do Percurso | | Inclinação na Direcção do Lancil | |
|----------------------------------|------------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem dificuldade | 82 | 80,4 | 40 | 39,2 |
| Acessível Com dificuldade | 4 | 3,9 | 39 | 38,2 |
| Acessível Só com Ajuda | 5 | 4,9 | 16 | 15,7 |
| Não Acessível | 8 | 7,8 | 4 | 3,9 |
| Não foi possível observar | 3 | 2,9 | 3 | 2,9 |

1.4. Escadas e Rampas na Via Pública

A existência de escadas na via pública, constituindo passadeiras de peões aéreas, ocorre apenas no itinerário 4 (Campo Grande). Mesmo assim, as três escadas registadas revelam-se inacessíveis devido, principalmente, à altura dos degraus e à inexistência de corrimão. A lei prevê que se possa vencer o desnível através de plataforma elevatória existente numa daquelas escadas (frente à Universidade Lusófona). Todavia, a sua utilização requer a posse de cartão de cidadão residente (na zona), facto que a qualifica como inacessível para todos os cidadãos não residentes que necessitam de atravessar a estrada (de grande movimento).

É também só neste itinerário 4 (Campo Grande) que existem duas rampas para acesso a passadeiras aéreas, cuja inacessibilidade se deve sobretudo, a uma exagerada inclinação,

com inexistência de corrimão adequado. A ocorrência daquelas dificuldades vem anular o efeito dos outros parâmetros classificados positivamente.

Tabela 18 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade às passagens de peões desniveladas

| | Global | | | | It 4 (Entre-Campos - Cpo. Grande - Entrepasto Transp.) | | | |
|---|-------------|-----|-----|------------|--|-----|-----|------------|
| | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A |
| Escadas na via pública/ Passagens de peões | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Estado do Piso | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |
| Continuidade/ Regularidade | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Corrimão | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Degraus | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Sinalização táctil | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Patamar inferior | 66,7 | | | 33,3 | 66,7 | | | 33,3 |
| Patamar superior | 66,7 | | | 33,3 | 66,7 | | | 33,3 |
| Patins intermédios | 66,7 | | | 33,3 | 66,7 | | | 33,3 |
| Escadaria em Rampa | | | | | | | | |
| Rampas | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Estado do piso | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |
| Inclinação | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Rampa em Curva | | | | | | | | |
| Largura | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |
| Plataforma horizontal/ Descanso | 50 | | | 50 | 50 | | | 50 |
| Corrimão | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Sinalização táctil | 100 | | | 0 | 100 | | | 0 |
| Protecção | 0 | | | 0 | 0 | | | 0 |

No percurso analisado foram encontradas duas passagens de peões desniveladas, sendo uma em rampa (com alternativa em escada) e a outra em escadaria com a disponibilização de uma plataforma elevatória para escadas.

Considera-se que o recurso à rampa ou ascensor, enquanto meios de utilização fácil e autónoma, deverá prevalecer em relação às outras formas mecanizadas de vencer as escadas, que possam requerer a ajuda de terceiros para a sua utilização pelas pessoas com mobilidade

reduzida. Exemplo deste mecanismo é a plataforma elevatória para escadas que, por factores intrínsecos à sua constituição, pode suscitar, em algum momento, a necessidade de auxílio de outra pessoa para o seu accionamento e utilização.

Esta consideração é ainda reforçada quando se trata de uma aplicação para a via pública, cuja exposição às condições atmosféricas e ao risco de vandalismo, próprio das grandes cidades, potenciam a sua deterioração e obrigam à tomada de medidas de protecção contra a utilização indevida. Consequentemente, vemos assegurada uma forte possibilidade de avaria do mecanismo por razões naturais e a restrição de acesso ao próprio mecanismo, face à necessidade de solicitar as respectivas chaves ou cartão para o accionamento do mesmo.

Consideramos, portanto, que apesar de ser um meio de superação das escadas admitido por lei, não é de todo adequado quando se refere à sua utilização na via pública, onde o acesso deverá ser imediato, sem necessidade de providenciar o requerimento/autorização para o seu usufruto, e generalizado para toda a população, inclusivamente a população não residente. Assim, entendemos que esta forma de vencer as escadas é, na prática, “Não Acessível”.

Assumimos, pois, que a passagem de peões desnivelada em escadaria, munida de plataforma elevatória para escadas, com utilização mediante um Cartão de Mobilidade Urbana, existente no itinerário 4, não é acessível.

Não obstante da evidência de que a escadaria na via pública, por si só, representa um impeditivo à circulação de algumas pessoas, esta deverá obedecer a determinados parâmetros dimensionais que a qualificam como uma escada “acessível”. Isto é, mesmo sendo necessária a criação de um percurso alternativo, as escadas na via pública devem respeitar um conjunto de preceitos de conforto e segurança, defendidos por lei.

Efectuámos, assim, o levantamento minucioso das condições das escadarias na via pública para aferirmos o grau de concretização das normas técnicas de acessibilidade para estes casos. Posto isto, procedemos à comparação das características recolhidas com os respeitos legais compreendidos pela regulamentação.

Verificamos que, mais uma vez, as condições defendidas pelas normas técnicas não são respeitadas, sendo as passagens de peões desniveladas não acessíveis.

Por outro lado, no que refere às rampas, constatamos que estas também não compreendem os desígnios da acessibilidade, sendo as passagens de peões em rampa não acessíveis.

Tabela 19 - Quadro Sinóptico dos parâmetros de acessibilidade relativos aos transportes públicos

| | Global | | | | It 1 (Rossio – Pr. Comercio – Cais do Sodré) | | | | It 2 (Restauradores - Mq. Pombal - Saldanha) | | | | It 3 (Saldanha – Cpo. Pequeno – Entre Campos) | | | | It 4 (Entre-Campos - Cpo. Grande - Entrepосто Transp.) | | | |
|---|--------|------|------|------|--|-----|------|------|--|------|-----|------|---|------|------|------|--|-----|------|------|
| | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A |
| Paragens de Autocarros (s/ ST) | 26,4 | 15,5 | 34,1 | 12,4 | 28,9 | 7,9 | 34,2 | 21,1 | 37,5 | 17,5 | 30 | 0 | 9,5 | 38,1 | 28,6 | 23,8 | 20 | 6,7 | 46,7 | 10 |
| Passeios com passagens de peões de acesso à paragem (s/ ST) | 26,4 | 15,5 | 34,9 | 12,4 | 28,9 | 7,9 | 34,2 | 21,1 | 37,5 | 17,5 | 30 | 0 | 9,5 | 38,1 | 28,6 | 23,8 | 20 | 6,7 | 46,7 | 10 |
| Obstáculos | 12,4 | | 0,8 | 83,7 | 7,9 | | 0 | 92,1 | 10 | | 0 | 90 | 23,8 | | 0 | 76,2 | 13,3 | | 3,3 | 83,3 |
| Desnível no acesso à paragem | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |
| Abrigo | 7 | 3,9 | 3,9 | 80,6 | 0 | 5,3 | 0 | 94,7 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 82,5 | 0 | 0 | 0 | 100 | 10 | 3,3 | 0 | 73,3 |
| Espaço para Aproximação | 0,8 | | | 96,1 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 3,3 | | | 83,3 |
| Informação Disponível | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 | 0 | | | 100 |

| Global | | | | It 1 (Rossio – Pr. Comercio – Cais do Sodré) | | | | It 2 (Restauradores - Mq. Pombal - Saldanha) | | | | It 3 (Saldanha – Cpo. Pequeno – Entre Campos) | | | | It 4 (Entre-Campos - Cpo. Grande - Entrepasto Transp.) | | | |
|--------|-----|-----|---|--|-----|-----|---|--|-----|-----|---|---|-----|-----|---|--|-----|-----|---|
| NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A | NA | ASA | ACD | A |

| Estações de Metro (s/ ST) | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | | |
|---------------------------------|-----|-----|---|-----|-----|-----|---|-----|-----|-----|---|-----|---|-----|---|---|---|--|--|
| Estado do Piso | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | | | | | | | |
| Continuidade/Regularidade | 0 | | 0 | 100 | 0 | | 0 | 100 | 0 | | 0 | 100 | | | | | | | |
| Obstáculos | 0 | | 0 | 100 | 0 | | 0 | 100 | 0 | | 0 | 100 | | | | | | | |
| Átrio | 75 | 0 | 0 | 0 | 50 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Patamares/ Galerias/ Corredores | 0 | 0 | 0 | 75 | 0 | 0 | 0 | 50 | 0 | 0 | 0 | 100 | | | | | | | |
| Torniquetes | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | | | | | | | |
| Desnível | 75 | | | 0 | 50 | | | 0 | 100 | | | 0 | | | | | | | |
| Cais de chegada e/ou partida | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Sinalética no Cais | 100 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |

| Ascensores das Estações de Metro (s/ ST) | 100 | | | 0 | 50 | | | | 0 | 100 | | | 0 | | | | | | |
|--|------|--|--|------|----|--|--|--|----|------|--|--|------|--|--|--|--|--|--|
| Patamar diante da porta | 35,7 | | | 42,9 | 0 | | | | 50 | 62,5 | | | 37,5 | | | | | | |
| Comandos externos | 0 | | | 78,6 | 0 | | | | 50 | 0 | | | 100 | | | | | | |
| Comandos internos | 0 | | | 78,6 | 0 | | | | 50 | 0 | | | 100 | | | | | | |
| Porta | 78,6 | | | 0 | 50 | | | | 0 | 100 | | | 0 | | | | | | |
| Cabines | 0 | | | 78,6 | 0 | | | | 50 | 0 | | | 100 | | | | | | |
| Barra de Apoio | 21,4 | | | 57,1 | 50 | | | | 0 | 0 | | | 100 | | | | | | |

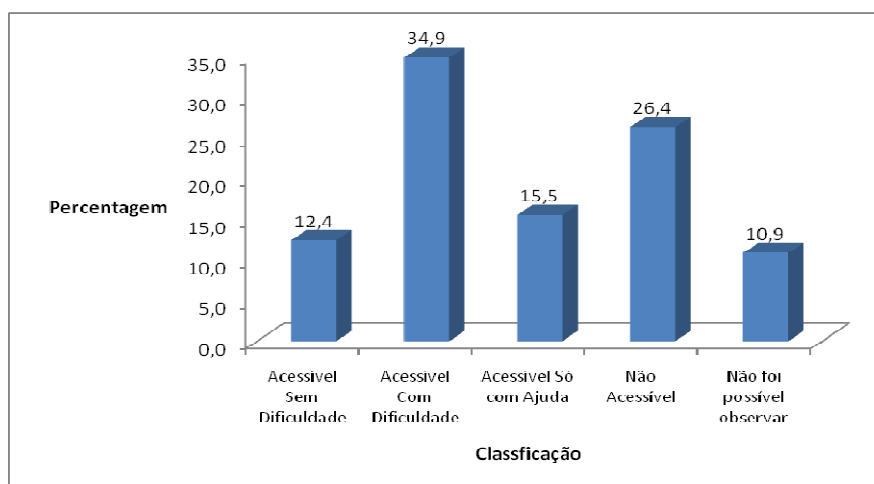
2. Opção Transportes Públicos

2.1. Paragens Autocarro

Na análise das paragens, como poderemos confirmar no quadro sinóptico, o elemento que mais contribui para a atribuição de uma classificação menos favorável é o passeio com as passagens de peões (26,4%). Reiteramos que este item, pela natureza intrínseca que possui, enquanto localização da própria paragem, consubstancia um elemento dissociável à avaliação da paragem.

São classificados como não acessíveis 26,4% dos passeios com passadeiras onde estão localizadas as paragens. Os 15,5 % dos passeios são circuláveis apenas com ajuda de terceiros e 34,9% dos passeios encontra as suas condições de acesso pedonal com irregularidades. Assim, apenas 16 dos 129 passeios com passagens de peões são detentores das condições de acessibilidade para os indivíduos com mobilidade reduzida. Contudo, aquele atributo continua a constituir a componente decisiva para a não acessibilidade das paragens.

Gráfico 7 - Passeios onde estão localizadas as paragens com passagem de peões – Classificação Sem Sinalização Tátil



No leque dos factores que contribuem para a obtenção dos resultados menos positivos encontram-se, com uma vasta margem de diferença relativamente aos passeios, a existência

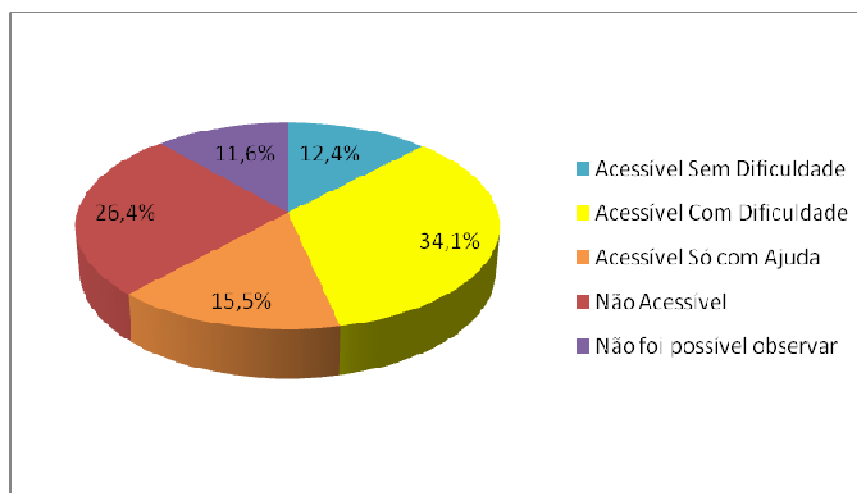
de obstáculos no acesso às paragens em 12,4% das paragens com obstáculos permanentes e temporários e 0,8% com obstáculos temporários.

No âmbito do apuramento destes factores, o abrigo constitui, embora com uma menor preponderância (7%), outra causa da não acessibilidade das paragens. Denota-se que o acesso (frontal e lateral) à paragem representa 5,2%. O espaço interno dos abrigos é insuficiente para o acolhimento de uma cadeira de rodas em 2,6% paragens. Isto significa que das 115 paragens com abrigo, 6 paragens não possuem forma de acesso e 3 paragens não possuem zona de permanência para uma cadeira de rodas.

Verificamos a existência de 16 paragens completamente acessíveis, que correspondem a 12,4% das paragens analisadas. No âmbito das categorias intermédias, existem 44 paragens com categorização de “Acessível Com Dificuldade” e 20 paragens com a categoria de “Acessível Só com Ajuda”.

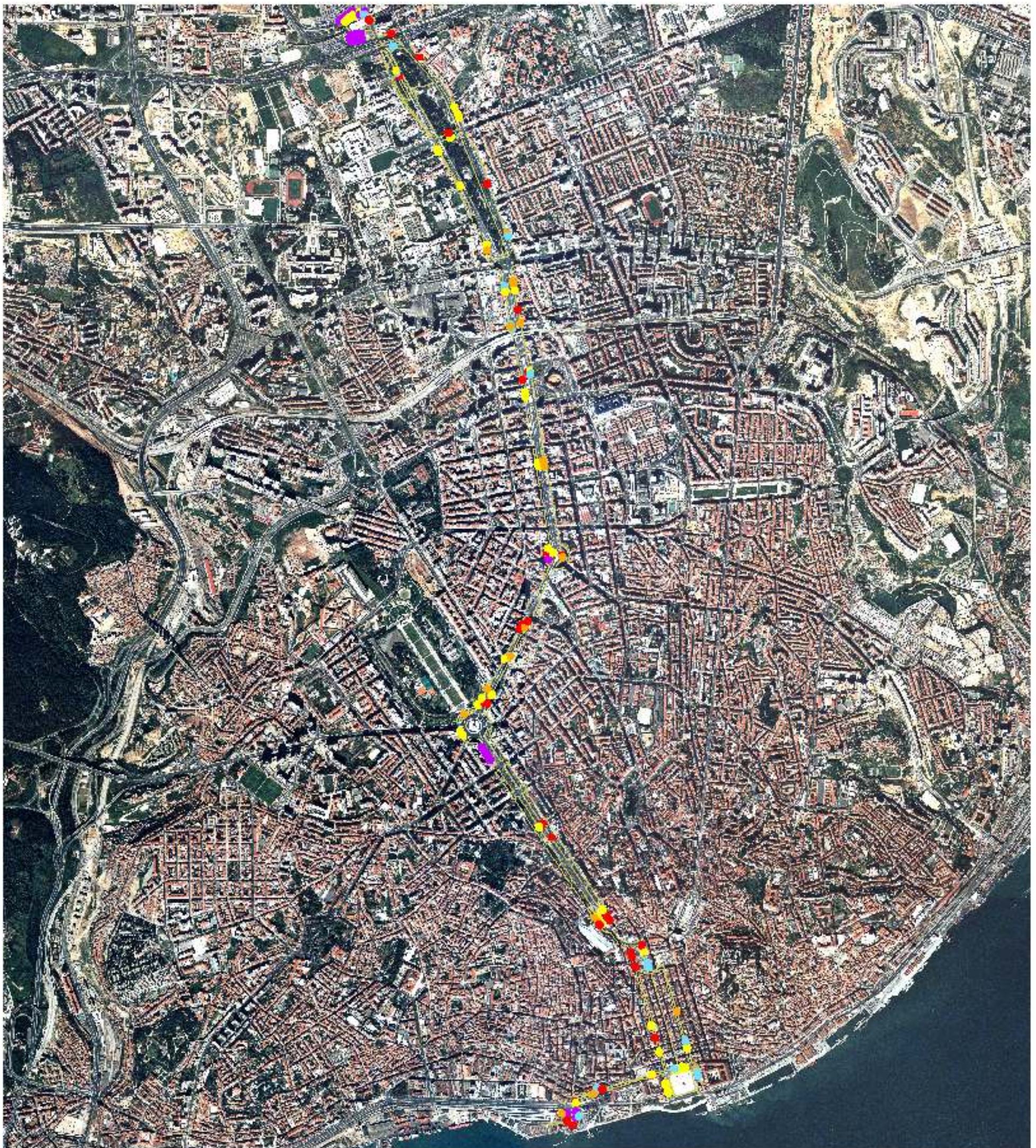
Assim, regista-se que 34 paragens são absolutamente não acessíveis.

Gráfico 8 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público – Classificação Sem Sinalização Táctil



Mapa 8

Paragens de Autocarro e Estações de Metro Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

— Percurso Observado

Estações de Metro Sem Sinalização Táctil

■ Não Acessível

▨ Não foi possível observar

BUS com Classificação sem Sinalização Táctil

■ Acessível Sem Dificuldade

■ Acessível Com Dificuldade

■ Acessível Só com Ajuda

■ Não Acessível

▨ Não foi possível observar

0 125 250 500 750 1.000 Meters



2.2. Visão por Itinerário

2.2.1. Itinerário 1 (Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré)

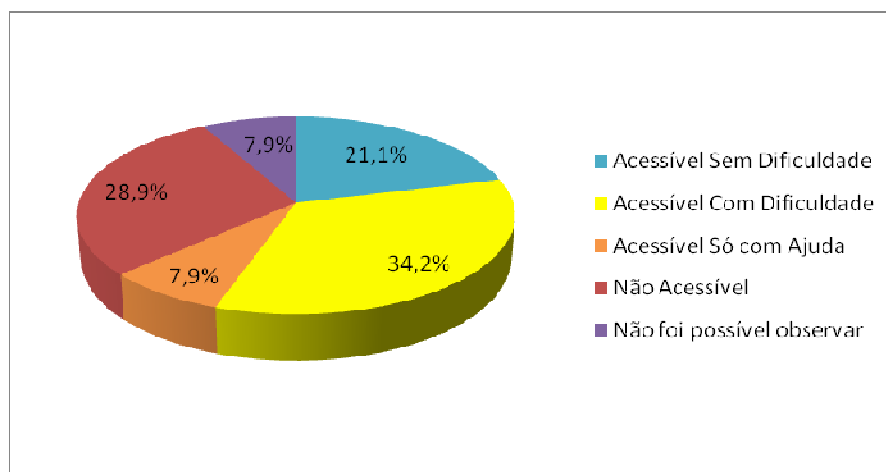
No troço do percurso em causa, foram analisadas 38 paragens de autocarro de serviço de transporte colectivo público.

De acordo com observação *in loco*, conforme se verifica no quadro sinóptico, não foram identificadas grandes irregularidades nas paragens, propriamente ditas, mas, pelo contrário, o mesmo não se verifica quando falamos dos seus passeios circundantes.

Assim se, por um lado, não encontramos aspecto contraditório às regras de acessibilidade a apontar no que concerne ao desnível de acesso às paragens, espaço para aproximação do veículo junto ao passeio e informações relativas às carreiras acessíveis, por outro lado, verificamos algumas irregularidades em termos da existência de obstáculos (em três paragens) e em termos das condições dos abrigos (duas paragens com a terceira classificação).

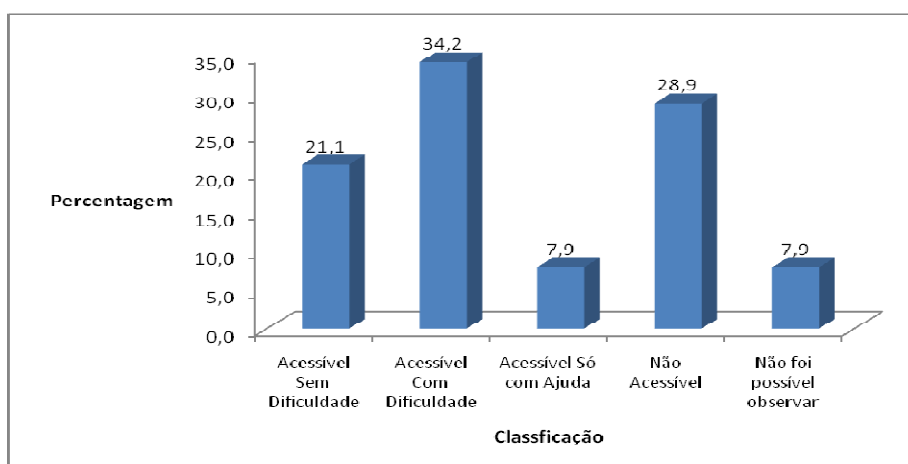
Contudo, como referimos, é nos passeios com passagens de peões onde se detectam as maiores falhas de concordância com o instituído no âmbito das acessibilidades.

Gráfico 9 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT1 – Classificação Sem Sinalização Táctil



Regista-se 21,1% de passeios acessíveis, 34,2% e 7,9% de passeios com classificação intermédias e 28,9% de passeios completamente inacessíveis.

Gráfico 10 - Passeios das Paragens no IT1 – Classificação Sem Sinalização tátil



Relativamente à tabela 20, verificamos a acessibilidade dos acesso ao interior do abrigo das 25 paragens observadas, bem como das 19 paragens com abrigo sem desnível na entrada e das 26 paragens com abrigo, munidas de zona de permanência para uma cadeira de rodas.

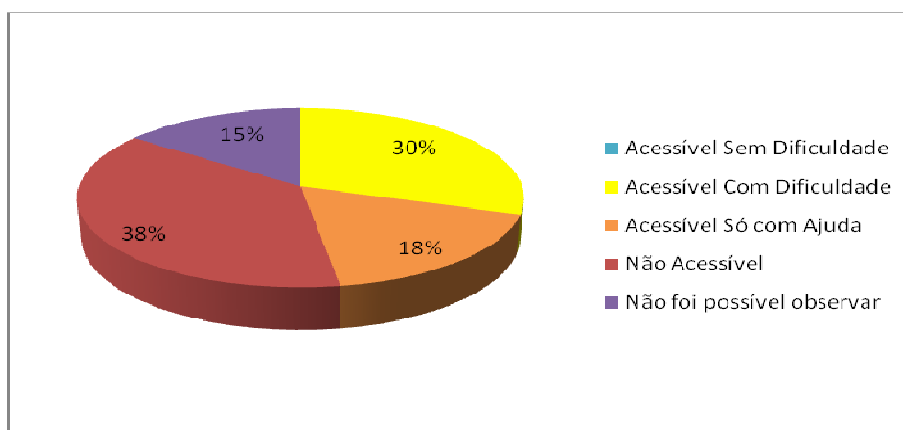
Tabela 20 - Atributo dos Abrigos das paragens no IT1

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Acesso à Paragem | Frequência | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,0 |
| | Percentagem | 92,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7,4 |
| Desnível no Abrigo | Frequência | 19,0 | 5,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 70,4 | 18,5 | 11,1 | 0,0 | 0,0 |
| Zona de Permanência | Frequência | 26,0 | | | 1,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 96,3 | | | 3,7 | 0,0 |

2.2.2. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal – Saldanha)

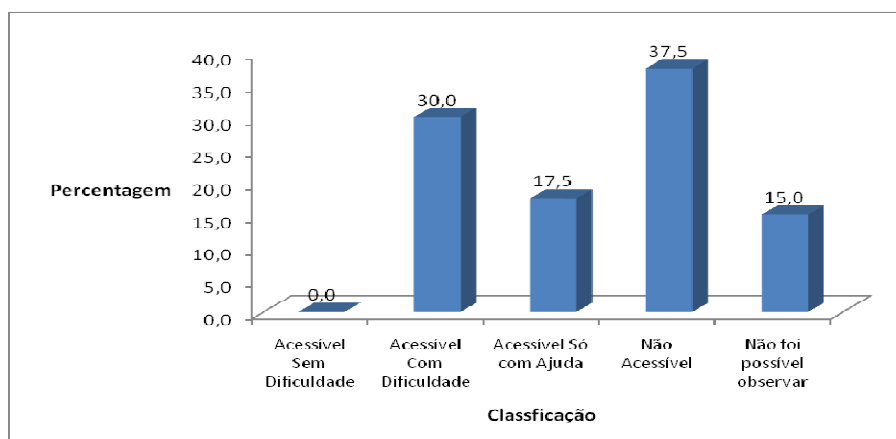
Verificamos neste itinerário a existência de 40 paragens de autocarro (observadas). Não se regista nenhuma paragem com acessibilidade plena.

Gráfico 11 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT2 – Classificação Sem Sinalização Táctil



Neste itinerário os passeios prevalecem como a principal causa de não acessibilidades das paragens (37,5%). Verificamos a existência de 30% dos passeios com a segunda categorização, de 17,5% dos passeios com a terceira categorização.

Gráfico 12 - Passeios das paragens no IT2 – Classificação Sem Sinalização tátil



Podemos observar a existência de 38 paragens com abrigo. Destas, 36 são acessíveis face ao desnível no abrigo e zona de permanência, sendo que 35 são acessíveis em termos do acesso à paragem. Restam-nos, portanto, 3 paragens onde não é possível aceder ao abrigo, 2 paragens com espaço interno desproporcional e 2 paragens com elevada altura do lancil na entrada do abrigo.

Tabela 21 - Atributos dos abrigos das paragens no IT2

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|--------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Acesso à Paragem | Frequência | 35,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 92,1 | 0,0 | 0,0 | 7,9 | 0,0 |
| Desnível no Abrigo | Frequência | 36,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 94,7 | 2,6 | 2,6 | 0,0 | 0,0 |
| Zona de Permanência | Frequência | 36,0 | | | 2,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 94,7 | | | 5,3 | 0,0 |

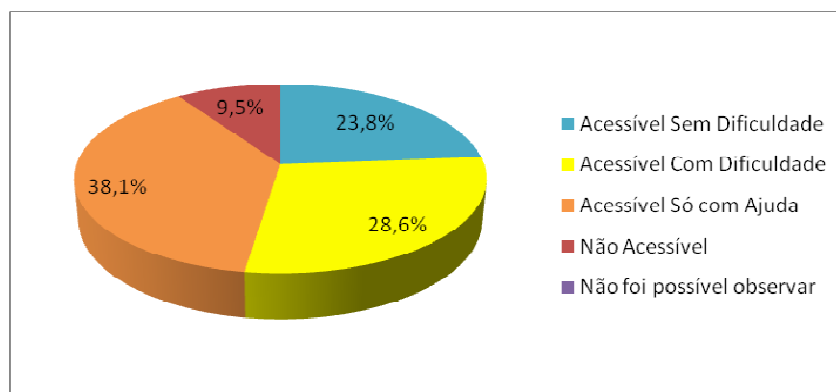
2.2.3. Itinerário 3 (Saldanha – Campo Pequeno – Entrecampos)

Neste itinerário foram analisadas 21 paragens de autocarro.

Verificamos que 23,8% das paragens são totalmente acessíveis, o corresponde a 5 paragens (gráfico 13).

Por outro lado, 9,5% das paragens registam inacessibilidade total.

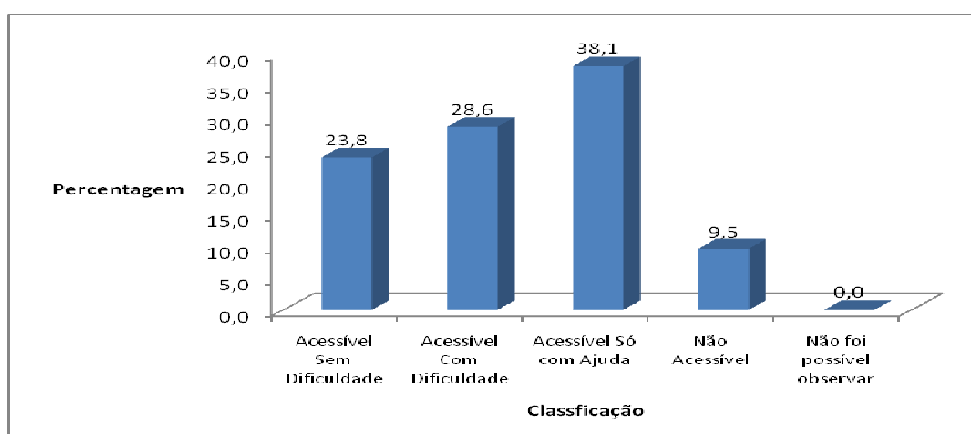
Gráfico 13 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT3 – Classificação Sem Sinalização Táctil



Neste itinerário, os factores como os obstáculos (23,8% não acessíveis) e os passeios (100% não acessíveis) persistem sendo causas de inacessibilidade das paragens.

Registam-se 23,8% de passeios com condições favoráveis à circulação de pessoas com mobilidade reduzida, assim como 66,7% de passeios com as classificações intermédias. Segundo estes parâmetros de observação, conforme mostra o gráfico 40, existem apenas 9,5% de passeios considerados totalmente inacessíveis.

Gráfico 14 - Passeios das paragens no IT3 – Classificação Sem Sinalização Táctil



2.2.4. Itinerário 4 (Entrecampos - Campo Grande - Entrepasto de Transportes)

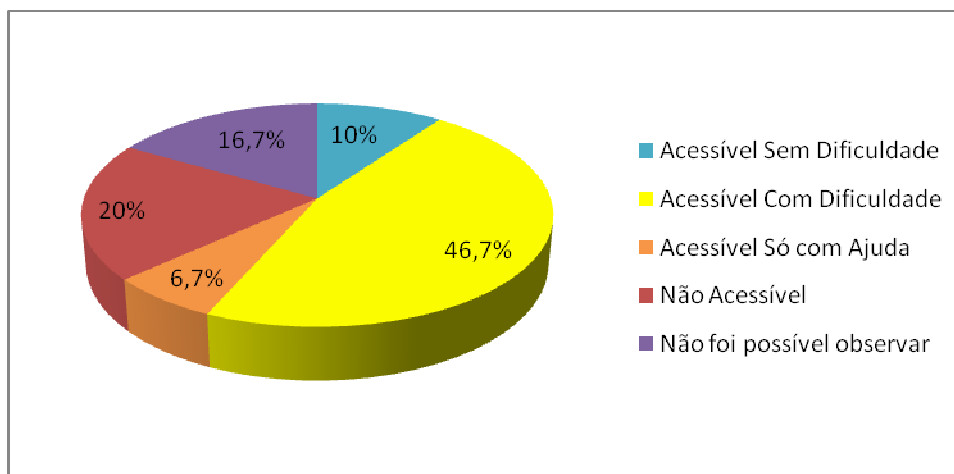
No itinerário 4 foram observadas 25 paragens de autocarro.

Identificaram-se 3 paragens acessíveis, 16 paragens nas categorias intermédias e 6 paragens completamente inacessíveis.

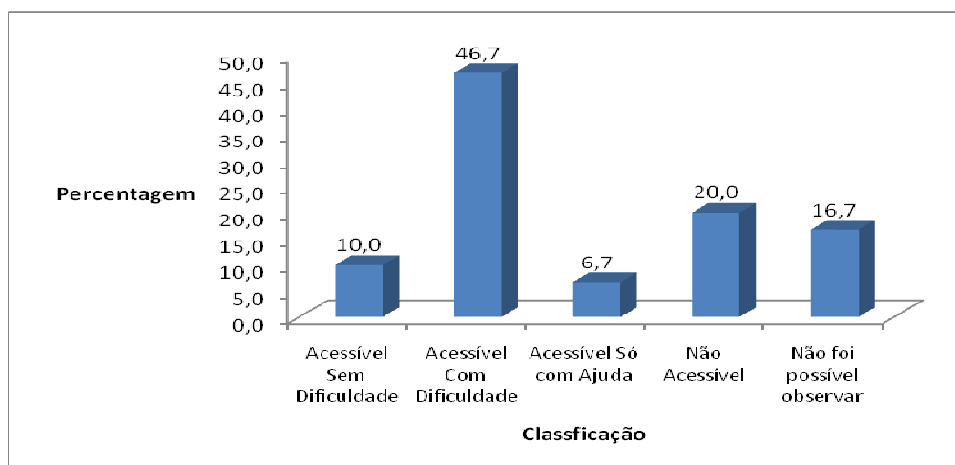
Relativamente aos itinerários anteriores, regista-se uma diminuição dos atributos acessíveis em quase todos os parâmetros, à excepção do desnível das paragens (100%) e da informação sobre as carreiras disponíveis.

Os obstáculos não colidem com o acesso às paragens em cerca de 83% dos casos, muito embora se sejam intransponíveis em 13,3% das situações.

Gráfico 15 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT4 – Classificação Sem Sinalização Tátil



Os passeios mantêm-se como variável condicionadora no acesso às paragens. Verifica-se que só 10% dos passeios são acessíveis e que 20% são totalmente inacessíveis.

Gráfico 16 - Passeios das paragens no IT4 – Classificação Sem Sinalização Táctil

Os abrigos das paragens são maioritariamente acessíveis, conforme se regista na tabela

22.

Tabela 22 - Atributos dos abrigos das paragens no IT4

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Acesso à Paragem | Frequência | 23,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 76,7 | 0,0 | 0,0 | 10,0 | 13,3 |
| Desnível no Abrigo | Frequência | 25,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 83,3 | 0,0 | 3,3 | 0,0 | 13,3 |
| Zona de Permanência | Frequência | 26,0 | | | 0,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 86,7 | | | 0,0 | 13,3 |

Mapa 9

Paragens de Autocarro
Classificação Sem Sinalização Táctil



Legenda

- Percurso Observado
- Acessível Sem Dificuldade
- Acessível Com Dificuldade
- Acessível Só com Ajuda
- Não Acessível
- Não foi possível observar

0 235 470 940 1.410 1.880 Meters



2.3. Metro

A análise a que nos propomos diz respeito às estações de metro equipadas com ascensores, que interceptam o percurso em estudo, designadamente as estações de Rossio, Restauradores, Marquês de Pombal e Terreiro do Paço.

Conforme se verifica no quadro sinóptico, existe uma harmonização generalizada dos itens observados, relativamente aos parâmetros de acessibilidades expectáveis num meio edificado.

Em concordância com esta avaliação, encontram-se os atributos Estado do Piso, Continuidade e Regularidade, Obstáculos e Torniquetes.

A sinalética do meio edificado representa outro ponto preponderante na classificação da acessibilidade das estações. A sinalética de direcção e de mobiliário do átrio e dos patamares, galerias e corredores das estações observadas, obtém uma classificação de “Acessível Só com Ajuda”. Isto significa que a sinalização indicativa do mobiliário existente no equipamento e de direcção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos de um edifício, só compreende uma das tipologias de sinalização, designadamente a sinalização visual.

Ao avaliarmos a acessibilidade segundo os parâmetros mais abrangentes, podemos acrescentar que as estações analisadas se encontram desprovidas de qualquer tipo de sinalização visual, sonora e tátil, indicativa da posição de paragem da carruagem acessível ou, na ausência da mesma, da primeira carruagem. Este tipo de sinalética, tal como todos os domínios da acessibilidade considerados neste tipo de instalação, não se encontra, portanto, abrangida pelo decreto normativo que regula a acessibilidade, uma vez que, como referimos anteriormente, a acessibilidade das estações constitui uma lacuna no nosso corpo legislativo.

Tabela 23 - Atributos da sinalética na estação de metro

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Sinalética do Átrio e Patamares, galerias e corredores | Sinalética de Direcção | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | Sinalética de Mobiliário | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| Sinalética Cais | Sinalética de Direcção | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | Sinalética de Posição de Espera | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| | Sinalética do Veículo | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 |

Ainda no âmbito da pesquisa da sinalética no cais do Metropolitano de Lisboa, podemos referir que, para além da carência de sinalética de posicionamento de espera acima abordada, as estações apresentam algumas irregularidades em termos de sinalética de direcção, onde se obtém a mesma classificação dos átrios, e da sinalética do veículo.

Incluímos ainda na nossa análise a apreciação de Patamares, Galerias e Corredores das estações observadas. Neste sentido, podemos verificar que, apesar de não ser possível efectuar o levantamento das condições desta componente em termos de Largura, Zona de Permanência e Zona de Manobra numa das estações, as três estações observadas possuem as condições pressupostas.

Tabela 24 - Atributos dos Patamares, Galerias e Corredores

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Largura | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Zona de Permanência | 3 | | | | 1 |
| Zona de Manobra | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Relativamente aos torniquetes, mobiliário específico desta tipologia de infra-estrutura, podemos referir que as quatro estações observadas possuem pelo menos um torniquete com

largura e altura do dispositivo de validação dos títulos acessíveis. Podemos mesmo afirmar que as 13 estações que cruzam o percurso analisado se encontram dotadas deste tipo de equipamento acessível.

Contudo, o metropolitano, contrariamente ao que se faz anunciar, não se encontra plenamente acessível. Para confirmar esta evidência encontram-se os dados resultantes da aferição das condições de acessibilidade dos Átrios, Cais de Chegada do Veículo, formas de vencer os desníveis internos do edifício e a sinalética.

Os Átrios das estações de metro observadas encontram-se munidos de espaço suficiente para a execução de manobras em cadeira de rodas. No entanto, o mesmo não ocorre em relação aos desníveis da entrada que se podem considerar como “Não Acessível”, na medida em que os ascensores não compreendem todos os requisitos mínimos da acessibilidade.

Tabela 25 - Atributos dos Átrios das Estações de Metro

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Zona de Manobra | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Desnível | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 |

Enfatizamos o entendimento do desnível da entrada como sendo a principal causa de inacessibilidade das estações. Assim, se contabilizarmos todas as 13 estações que interceptam o percurso em análise, poder-se-á concluir que 8 estações, aquando da data de levantamento dos dados, não possuem ascensor de acesso ao átrio. Denota-se, no entanto, uma diminuição do número de estações sem elevador, em resultado das obras de expansão da Linha Vermelha (Estação do Saldanha), concluída ao 30 de Agosto de 2009. Devido ao tardar da data de inauguração das novas estações face à data da recolha de dados, desenvolvida até 27 de Julho de 2009, não foi possível avaliar as condições desta nova estação. No entanto, podemos referir que aquela se encontra equipada com ascensores de entrada para o átrio e deste para os cais.

Importa, ainda, realçar que o átrio constitui um dos itens fundamentais para o usufruto do serviço de transporte público em questão, dado que este constitui a primeira ligação com o exterior. Deste modo, a carência de condições para receber as pessoas com mobilidade reduzida, inibe o recurso a assistência por parte dos funcionários do próprio serviço, visto que a pessoa, muitas vezes, não consegue entrar no edifício para solicitar ajuda, ou recorrer a qualquer meio de transposição do desnível.

Idêntico quadro sucede face aos desníveis internos, onde verificamos a existência de desníveis com classificação de “Não Acessível”, pois, apesar da existência de ascensores, não se verificam as condições de acessibilidade exigidas.

Assim, as portas, os patamares diante da porta e as barras de apoio, constituem elementos que dificultam (ou impossibilitam) as acessibilidades.

A inclinação existente no patamar dianteiro da porta do ascensor possui graus superiores aos admitidos como convenientes e a barra de apoio não apresenta uma distância da parede adequada. No entanto, é a Cortina de Luz Standard que constitui a principal causa para determinação das portas como não respeitantes das regras de acessibilidade. Não obstante, os restantes atributos registam-se como acessíveis em todos os seus domínios.

Tabela 26 - Caracterização dos ascensores das estações de metro

| | | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------|---------------------------|
| Patamar diante da Porta | Dimensão | 11 | 0 | 3 |
| | Inclinação | 6 | 5 | 3 |
| | Obstáculos | 11 | 0 | 3 |
| Portas | Largura | 11 | 0 | 3 |
| | Tipologia | 11 | 0 | 3 |
| | Cortina de Luz Standard | 0 | 11 | 3 |
| Cabine | Largura | 11 | 0 | 3 |
| | Profundidade | 11 | 0 | 3 |
| | Precisão da Paragem | 11 | 0 | 3 |
| Barras de Apoio | Altura | 11 | 0 | 3 |
| | Distância da Parede | 8 | 3 | 3 |
| Comandos Internos | Altura | 11 | 0 | 3 |
| | Sinalização Táctil e Visual | 11 | 0 | 3 |
| Comandos Externos | Altura | 11 | 0 | 3 |
| | Sinalização Táctil e Visual | 11 | 0 | 3 |
| Sinalização Sonora e Visual | Sinalização Visual | 0 | 11 | 3 |
| | Sinalização Sonora | 0 | 11 | 3 |

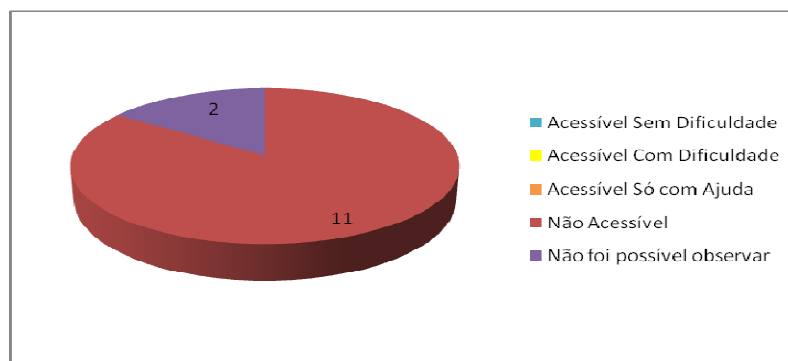
O cais de chegada das carruagens possui uma largura superior a 1,2 m nas quatro estações observadas. Contudo, verificamos a existência de um desnível face à carruagem compreendido entre 0,05 e 0,17 m nas quatro estações observadas. Este facto, associado à inexistência de qualquer meio que possibilite ultrapassar tal desnível, confere às estações categoria de “Acessível Só com Ajuda”, ou seja, a necessidade de ajuda por parte de uma terceira pessoa na utilização deste transporte pelas pessoas com mobilidade reduzida.

Tabela 27 - Atributos do cais das estações de metro

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Largura | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desnível face à carruagem | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| Meio de vencer o desnível | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |

Ao realizar uma análise global das Estações do Metropolitano de Lisboa concluímos que, das 13 estações constituintes do percurso pedonal estudado (não sendo efectuado o levantamento das condições de acessibilidade em todos os aspectos parametrizados em duas estações), poder-se-á considerar que onze das estações são “Não Acessíveis”.

Gráfico 17 - Classificação do Metropolitano de Lisboa



Aquela classificação prende-se preponderantemente com o problema dos desníveis. Esta situação reporta-se à data da realização da observação *in loco*, de 8 estações carenciadas de ascensores, ou qualquer tipo de mecanismo de superação do desnível, designadamente as estações da *Baixa-Chiado*, *Avenida*, *Picoas*, *Saldanha*, *Campo Pequeno*, *Entre Campos*, *Cidade Universitária* e *Campo Grande*, e de 3 estações com ascensores com classificação “Não Acessível”, especificamente as estações do *Terreiro do Paço*, *Restauradores* e *Marquês de Pombal*.

Não existem elementos suficientes para atribuir classificação à estação do *Rossio*. A estação do *Caís do Sodré* está dotada de ascensores. Todavia, por limitações orçamentais inerentes a esta pesquisa, não foi possível proceder ao levantamento e notação de todos os seus atributos.

A estação do *Saldanha*, actualmente, encontra-se equipada com ascensores. Como referimos anteriormente, por motivos de não coincidência entre a data da inauguração e da observação *in loco*, não foi possível efectuar o respectivo levantamento. Todavia, alerta-se para a existência de um desnível entre o cais e as carruagens superior a 0,02m o que, por si só, a classifica como não acessível.

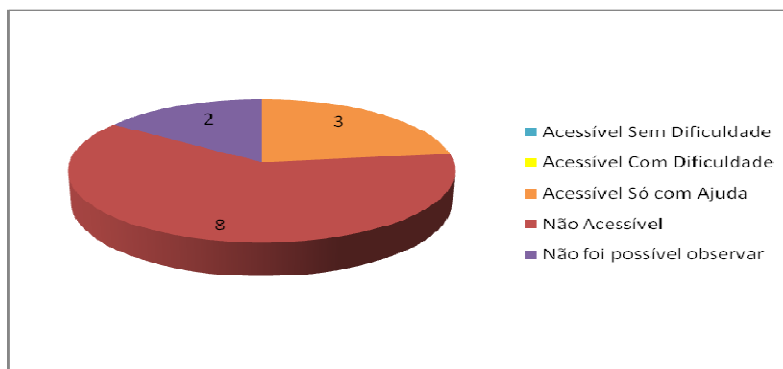
O desnível do piso face às carruagens representa, aliás, outro dos motivos para a negação da apreciação das estações como acessíveis, pois este apresenta constantemente um dimensionamento superior ao admitido por lei. Esta evidência é, ainda, comprovada pela avaliação de um desnível do piso face à carruagem entre 0,05 à 0,17m nas quatro estações observadas.

A constatação das não acessibilidades das estações é, finalmente, reforçada quando apreciada a sinalização táctil, quer na sinalética dos átrios e patamares, galerias e corredores, quer na sinalética própria daquele tipo de equipamento.

Por tudo isto, consideramos as estações de metro como não estando adequadas e receptivas para a utilização por todas as pessoas, independentemente da sua condição física ou idade.

Se não tivermos em conta como factor inibidor de acesso a luz standard dos elevadores, o número de estações não acessíveis diminui para 8. Por outro lado, verificamos um aumento da classe intermédia, nomeadamente da categoria “Acessível Só com ajuda”, para 3 estações observadas, em consequência da existência de desnivelamento do cais face às carruagens.

Esta classificação resulta da verificação do cumprimento rigoroso de todas as condições entendidas como apropriadas e convenientes para um melhor aproveitamento e utilização deste tipo de equipamento por parte das pessoas com mobilidade reduzida. Todavia, embora os ascensores não possuam todas os requisitos necessários para a classificação como acessíveis, estes são susceptíveis de utilização por parte das pessoas com mobilidade reduzida.

Gráfico 18 - Classificação do Metropolitano de Lisboa segundo uma perspectiva menos restrita

Na análise das máquinas de venda de títulos automáticos, enquanto instrumento de auto-atendimento para os utilizadores do transporte público, constatamos que estas máquinas não se encontram em conformidade com as regras de acessibilidade. Embora o universo de análise seja de quatro máquinas de venda automática, poder-se-á considerar que esta classificação é passível de generalização, pois as máquinas de venda automática são iguais em todas as estações.

A Zona de Aproximação e o Dispositivo de retirada do produto encontram-se acessíveis, contrariamente aos comandos, dispositivos de inserção do produto e as teclas numéricas que obtêm a classificação de “Não Acessível”.

VIII. Conclusões Gerais

1. Diagnóstico das Acessibilidades

1.1. Mobilidade entre pontos

Da análise efectuada constatou-se que, embora por diferentes razões, 95,5% dos passeios e 98,6% das passagens de peões (os dois elementos mais significativos) observados poderão ser considerados como “Não Acessível”. Segundo os dados recolhidos, como podemos observar na tabela 28, verificamos que 100% das escadarias e rampas da via pública poderão ser consideradas como “Não Acessíveis”. Da conjugação destes elementos, que traduzem 100% do percurso observado, verifica-se que 98,9% da via pública pode ser considerada “Não Acessível”.

Tabela 28 - Mobilidade entre pontos

| Tipos | Níveis | | | | | |
|-------------|-----------------------|------|---|-----|---|------|
| | | Ø | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Via Pública | Passeios | 3,2 | 0 | 1,3 | 0 | 95,5 |
| | Passagens de peões | 1,4 | 0 | 0 | 0 | 98,6 |
| | Escadaria | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| | Rampas | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Transportes | Paragens de Autocarro | 10,9 | 0 | 2,3 | 0 | 86,8 |
| | Estações de Metro | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |

As instalações de acesso aos serviços de transporte público observadas, enquanto indicador de acessibilidade entre pontos da cidade, revelam valores significativos de “Não

Acessibilidades”, designadamente em 86% para as paragens de autocarro e em 100% nas estações de metropolitano.

Os valores relativos às estações de metro reforçam-se pelo facto das estações de metro que interceptam o percurso não terem sido sequer observadas por não possuírem alternativa à escadaria para acesso – ou seja - resultam sumariamente inacessíveis.,

Não considerámos a sinalização tátil na análise desta tipologia de itens e critérios, uma vez que o nosso alvo se circunscrevia `acessibilidade motora. Assim, tal como se refere na tabela 29, pode afirmar-se que os passeios (15,9% acessíveis) constituem o atributo da via pública que mais cumpre as normas técnicas de acessibilidade. Àquele valor, acresce apenas 4,9% das passagens de peões consideradas como “Acessíveis sem Dificuldade”, o que traduzem em 1,6% do percurso observado acessível.

As escadarias e rampas existentes na via pública não respeitam as condições mínimas regulamentadas na Política de Acessibilidade.

Dos dados analisados, podemos verificar que em 6,7% das paragens de transporte público é imprescindível o recurso à ajuda de terceiros para a sua utilização pelas pessoas com mobilidade reduzida, e em 46,7% das paragens foram detectadas dificuldades ao seu acesso.

Tabela 29 - Acessibilidade entre pontos - Classificação Sem Sinalização Tátil

| Tipos \ Níveis | | Ø | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------------|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Via Pública | Passeios | 3,2 | 15,9 | 38,9 | 14,8 | 27,2 |
| | Passagens de peões | 1,9 | 4,9 | 6,3 | 5,4 | 81,5 |
| | Escadaria | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| | Rampas | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| Transportes | Paragens de Autocarro | 10,9 | 12,4 | 34,9 | 15,5 | 26,4 |
| | Estações de Metro | 25 | 0 | 0 | 0 | 75 |

1.2. Acessibilidade aos Edifícios

As matrizes de observação utilizadas no trabalho empírico efectuado nas estações de metro, instalações possuidoras das características intrínsecas dos meios edificadas, representam um modelo de análise passível de transposição para a generalidade dos edifícios públicos. Deste modo, pretendemos, não apenas fazer a análise das instalações de metro, como também, criar e validar *frameworks* de análise susceptíveis de portabilidade para o meio edificado em geral.

Para efeitos de organização da informação parametrizada, criámos duas tipologias de itens observados no meio edificado, designadamente o “Acesso aos Edifício” e a “Movimentação”. Como temos a oportunidade de observar pela tabela 3, é notório que o atributo que mais contribui para a inadequação do acesso aos edifícios é o Desnível (75% não acessível), sendo o Átrio o que influi menos (75% são acessíveis).

Quanto à movimentação no edifício, verificamos que a sinalética constitui atributo desvalorizado (100% não acessível) na criação dos espaços de utilização pública. Contrariamente, o pavimento é o atributo mais valorizado no meio edificado (100% é acessível sem dificuldade).

O desnível é, de igual modo, outro dos atributos que contribuem para a inacessibilidade dentro do edifício, chegando a registar 75% de incumprimento das normas técnicas da acessibilidade. O desrespeito pelas especificações técnicas das portas dos ascensores (100%) contribui também, de certa forma, para os valores de inacessibilidade registados.

Tabela 30 - Acessibilidade do meio edificado

| Tipos \ Níveis | | Ø | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--------------------|----------------------------------|----|-----|---|---|-----|
| Acesso ao Edifício | Desnível | 25 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| | Átrio | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| Movimentação | Pavimento | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| | Patamares, galerias e corredores | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| | Desnível | 25 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| | Sinalética | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |

Recorrendo a uma análise mais detalhada sobre os critérios observados, como demonstra a tabela 31, verificamos que a maioria dos átrios das estações de metro possui zona de manobra para cadeira de rodas (75%). Ainda em relação ao acesso aos edifícios, observamos que as rampas não representam uma forma de vencer os desníveis utilizada no meio edificado observado.

Os atributos relativos ao pavimento (estado do piso, continuidade e regularidade e obstáculos), tal como constatámos anteriormente, encontram-se em conformidade com as condições de acessibilidade.

Analisando a tabela 31, observamos que 75% das estações observadas possuem, de forma acessível, os três atributos compreendidos nos patamares, galerias e corredores. Não obstante, considerando que em 25% das estações não foi possível efectuar o levantamento destes dados, podemos considerar que todas as estações observadas possuem patamares, galerias e corredores acessíveis.

Para concluir, verificamos que a sinalética do meio edificado constitui uma questão alienada das atenções dos responsáveis, pois em 100% não cumpre as regras instituídas para o mobiliário. Na sinalética de direcção registam-se 100% de casos “Acessível Só com Ajuda”. Da conjugação destas tipologias de sinalética, embora não considerando a sinalética específica inerente aos serviços prestados no edifício, poder-se-á concluir que as estações de

metro analisadas não se encontram conformes com as regras da acessibilidade em matéria da sinalética.

Tabela 31 - Percentagem da tipologia de itens e critérios observados

| Tipos | | | Níveis | | | | |
|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------|-----|---|-----|-----|
| | | | Ø | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Acesso ao Edifício | Desnível | Ascensores Rampas | 25 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| | Átrio | Portas Zona de Manobra | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| Movimentação | Pavimento | Estado do Piso | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| | | Continuidade e Regularidade | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| | | Obstáculos | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| | Patamares, galerias e corredores | Largura | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| | | Zona de Manobra | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| | | Zona de Permanência | 25 | 75 | 0 | 0 | 0 |
| | Desnível | Ascensores Rampas | 25 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| | Sinalética | Mobiliário | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| | | Direcção | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 |

1.3. Considerações finais da análise

Os horizontes temporais para a concretização dos preceitos das acessibilidades no meio edificado e via pública, estipulado pelo texto legal, obrigam à reinterpretação dos resultados das condições de acessibilidade obtidos, enquanto medida de avaliação do cumprimento da lei. Aqueles limites temporais de execução da lei, submetem o processo de avaliação dos *outcomes* da política a um contexto temporal que não poderá ser ignorado.

Àquele propósito, recapitulamos que a lei prevê um prazo de adaptação do meio edificado e via pública de dez anos, para os casos das obras anteriores a 22 de Agosto de 1997, e de cinco anos, para as obras iniciadas antes daquela data. Assim, encontramos definido um prazo de execução das acessibilidades, na via pública e no meio edificado, compreendido até ao ano de 2016 no primeiro caso e até ao ano de 2002 para o segundo caso, que comprometem a produção de conclusões relativamente ao (in)sucesso da política. De

facto, estamos a tratar da implementação da política, monitorizando o seu estágio de observância face ao aquilo com que inicialmente se comprometeu (e que constitui a sua finalidade). Este exercício, poderá ainda contribuir para assinalar as dimensões de maior desvio ou falta, úteis no (re)direcionamento de intervenções das entidades responsáveis.

Neste sentido, considerando a expressão dos passeios, paragens e estações de metro posteriores à 1997, torna-se imprudente afirmar que a Política de Acessibilidade não conseguiu os fins para quais foi formulada. No entanto, poder-se-á afirmar (com base nos resultados da pesquisa, à data recolha de dados) que as diligências na remoção das inacessibilidades físicas ainda estão longe de atingirem o seu cumprimento. Regista-se, isso sim, um adiamento do respeito pelos requisitos mínimos exigidos para facilitar a mobilidade urbana das pessoas com mobilidade reduzida.

As ponderações temporais relativas ao momento do trabalho empírico constituem, igualmente, aspectos a compreender no processo de entendimento das discrepâncias entre o instituído e as práticas, na medida em que são admitidas alterações das condições observadas. A possibilidade de interferência de um conjunto de factores (ocorrência de obras ou danificação dos elementos por exposição às condições atmosféricas) poderá contribuir, positiva ou negativamente, para a mutabilidade das condições observadas ao longo do tempo.

Deste modo, importa perceber que o diagnóstico das acessibilidades efectuado neste trabalho se encontra compreendido num contexto espacial e temporal que o definem como um Estudo de Caso. Não obstante, os resultados conseguidos pretendem-se como contributo qualificado para a compreensão do estado actual das acessibilidades no centro da cidade.

Neste contexto, constitui um objectivo de investigação, a continuidade da análise das condições de acessibilidade de Lisboa, monitorizando a implementação da(s) política(s) de acessibilidade, por um lado, e testando as *frameworks* de análise para posterior validação em extensão e utilização noutros percursos. Neste horizonte, constitui desiderato futuro ampliar a análise a outras funcionalidades inerentes ao exercício da cidadania por parte dos cidadãos com limitações de mobilidade física. Percursos, serviços, equipamentos colectivos virão inscrever-se na exploração das acessibilidades nos campos da saúde, da educação, do cumprimento dos deveres cívicos, do trabalho e do lazer, entre outros.

2. A transversalidade da Política de Acessibilidade

A Política de Acessibilidade constitui uma política que cruza todos os aspectos temáticos das políticas verticalizadas, cuja aspiração se traduz na garantia de princípios básicos da Igualdade de Oportunidade e da Cidadania.

Constitui, portanto, uma política transversal a todas as políticas verticalizadas, com implicações relevantes na concretização e efectivação dos propósitos pelas quais estas foram formuladas. Assim, aquela política, pelo atributo de multi-afecção que possui, torna-se responsável pela criação de efeitos que se repercutem nas áreas das políticas verticalizadas relacionadas com os diferentes domínios do social.

Sendo políticas que interceptam as cadeias de comando, com o propósito de dar sustentabilidade às *mainstream* das políticas verticalizadas, possuem como destinatários finais toda e qualquer pessoa que possa ser beneficiária da sua intervenção.

No entanto, existe um conjunto de cidadãos que não são abrangidos por esta política. Ou seja, encontra-se disponibilizado um produto e um serviço, mas não existe viabilidade na forma de chegar a todos os destinatários. Neste sentido, surge a necessidade de adequação do modo de provisão ao modo de consumo da política.

O processo de produção destas políticas públicas estende-se para além da sua formulação e publicação em texto legal e continua na concretização da política pela(s) agência(s) ou organismo(s) que a vai implementar, ou seja, efectiva-se pela acção dos responsáveis pela sua implementação.

Transcorre, deste modo, um faseamento na prossecução da elaboração da política que implica o envolvimento de uma multiplicidade de factores responsáveis pelas percepções colectivas, que, frequentemente, influenciam o modo como a política pública é concretizada. Assim sendo, desenvolve-se uma fase de confluência de actores, agentes e fluxos

informacionais, entendida como “a continuação da acção política, mas por outros meios” (Dye, (1969) 2002:329).

A construção social da realidade compreende a racionalização de um conjunto de categorizações baseadas em construções mentais ou *fronteiras intelectuais* utilizadas para apreender o mundo de forma estruturada (Stone, 2002:378). Aquela revela, portanto, que os nossos valores e modos de interpretar os fenómenos constituem uma conquista social. Como tal, não importa incidir sobre a pessoa portadora de deficiência em abstracto, mas sim na forma como os rótulos são produzidos e reproduzidos nas interacções sociais, nos contextos institucionais e culturais (Marks, 1999: 79).

As restrições impostas à pessoa com deficiência não advêm de uma consequência natural ou inevitável da sua deficiência, mas são produto de um ambiente social desprovido de preocupação e atenção à sua realidade. Para Barnes, deficiência é determinada como a perda ou limitação da oportunidade para fazer parte da vida normal da comunidade, em igualdade de circunstâncias, devido a barreiras físicas e sociais (por Marks, 2001:79-80).

O reconhecimento do problema pela sociedade implica um processo de construção social do problema, de forma a capturar as atenções colectivas, a moldar percepções e suspender cepticismos, desconstruir preconceitos. Um problema representa, portando, uma representação estratégica de situações para promover o curso pretendido da acção (Stone, 2002: 133).

Deste modo, no âmbito da mutação das representações sociais relativas a problemática da acessibilidade, encontra-se associada uma evolução do conhecimento em termos das explicações e da identificação das causas geradoras de deficiência e incapacidade, que estão na base dos modelos teóricos seguidos nas intervenções na reabilitação daquelas pessoas.

A interpretação (dominante) sobre diferenças físicas constitui, portanto, uma construção social. Sendo as barreiras discriminatórias composições socialmente criadas, entendemos que a sociedade deverá ser modificada, de forma a incluirmos e aceitarmos as necessidades de todos (Grammenos, 2003: 29).

Neste sentido, a legislação não constitui uma componente suficiente para mudar as atitudes em relação às pessoas com necessidades especiais, sendo necessária a eliminação, para além das barreiras físicas, das barreiras mentais, haja em vista o alcance da igualdade de oportunidades efectiva.

Abberley, partindo do Modelo Social, argumenta a necessidade de alargar o conceito de deficiência para todos os grupos sociais, na medida em que a acumulação de limitações na funcionalidade corporal se converte em grandes deficiências dentro, por exemplo, do grupo etário a que corresponde a velhice (por Medeiros e Diniz, 2005:110). Nesta perspectiva, a dimensão demográfica dos destinatários, implícita na Lei da Acessibilidade, e a inevitabilidade dos faseamentos do ciclo de vida humana, visto que todos nós passamos pela infância e eventualmente pela velhice, confere-lhe uma legitimidade e interesse que abrange todos os cidadãos. Também, nesta óptica, pode perspectivar-se a Política de Acessibilidade como uma *política pública de todos e para todos*.

Assim se, por um lado, ocorre uma mudança de representação social daquilo que entendemos por pessoas com mobilidade reduzida, por outro lado, verificamos um aumento do número de pessoas portadoras de limitações físicas, também por razões demográficas e em resultado do progresso da Medicina e da aceleração do ritmo da mudança social e tecnológica. O fenómeno de “saída do armário” das pessoas com mobilidade reduzida coloca-as como participantes activos nos vários domínios da vida social.

Numa sociedade cada vez mais diversificada e envelhecida, as questões da acessibilidade convergem para uma preocupação que afecta, não apenas uma minoria, mas todos os cidadãos. A acessibilidade é, assim, um tema presente nos discursos políticos e uma causa impulsionadora de várias medidas europeias e, consequentemente, nacionais.

O progressivo contributo da participação social e política das pessoas portadoras de deficiência e das suas organizações, bem como o incremento da actuação das instituições internacionais e europeias na garantia dos direitos destas pessoas, contribuem para o aumento da pressão política para a tomada de decisão em assuntos respeitantes à acessibilidade.

O discurso político, enquanto face através da qual as políticas são percebidas, constitui um factor importante no processo de produção e de concretização de uma política. Representa um elemento de construção e de previsão do devir social, a partir do qual se determinam comportamentos e ocorrências (Cardim 2006:196).

Perante a análise do discurso político em matéria de acessibilidade, poder-se-á reconhecer a garantia de cidadania e de igualdade de oportunidade como *mainstream* de uma estratégia nacional postulada pela Política de Acessibilidade, nomeadamente pelo conjunto de normas técnicas de acessibilidade em espaços públicos, equipamentos colectivos, edifícios públicos e habitacionais e na via pública do Decreto-lei 163/06 de 8 de Agosto.

Todavia, ao aferir a coerência interna e externa dos textos que compõem os diplomas legais relativos à Política de Acessibilidade, várias são as lacunas encontradas que comprometem a efectivação das garantias nela contidas. Atendendo à complexidade do corpo legal, a existência de casos omissos, a ineficácia dos instrumentos coercivos, a amplificação das excepções e a desadequação dos objectivos face às condições reais existentes, podemos considerar que esta política carece de rectificações, de modo a melhorar e a ajustar a sua capacidade de intervenção correctiva face ao actual estágio de acessibilidade.

Consideramos que o alcance da acessibilidade plena constitui um processo gradual, segundo uma ordem de faseamentos estabelecida, de acordo com as carências existentes. Desta feita, identificamos quatro áreas da acessibilidade, designadamente: acessibilidade dos transportes e vias públicas; acessibilidade dos serviços sociais básicos; acessibilidade dos serviços secundários; acessibilidade das habitações. A aplicação da legislação referente às áreas 2, 3 e 4 deve ser, no entanto, garantida desde o início do processo de construção da acessibilidade, segundo uma razão mínima, a ser designada de acordo com as capacidades reais de concretização.

Nestas condições de fronteira, segundo uma ordem de faseamentos estabelecida de acordo com as carências existentes, considera-se a mobilidade urbana como um facto basilar para a concretização da acessibilidade.

A não concretização das acessibilidades da via pública e dos transportes constitui, portanto, um factor de inviabilidade na concretização do *usufruto* da cidade, capaz de repercutir efeitos na efectivação dos princípios de igualdade de oportunidades nos vários domínios do social.

Como cenário, e não com menor importância, actuam as dimensões da evolução do conhecimento, da mutação da(s) própria(s) cultura(s) e da modificação do que se entende por igual, diferente ou diverso, na construção de novas convivências entre indivíduos.

Bibliografia

- Amiralina, Maria L. T., Elizabeth B. Pinto, Maria I.G Ghirardi, Ida Lichtig, Elcie F. S. Masini e Luiz Pasqualin. 2000. “Conceituando deficiência”. *Revista Saúde Pública*, 34 (1): 97-103
- Anderson, James E.. 1975. *Public Policy-Making*. New York: Praeger
- Bardach, Eugene. 1976. “Policy termination as a political process”. *Policy Sciences*, 7: 123-131
- Berger, Peter e Thomas Luckmann. 1999. *A Construção Social da Realidade*. Lisboa: Dinalivro
- Birkland, Thomas A.. 2001. *An Introduction to the Policy Process: Theories, Concepts, and Models of Public Policy Making*. New York: M. E. Sharpe, Inc
- Blakemore, Ken. 2003. *Social Policy: An Introduction*. Philadelphia: Open University Press
- Caeiro, Joaquim Croca. 2008. *Políticas Públicas, Política Social e Estado Providência*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora
- Cardim, Maria Engrácia. 2006. *Implementação de Políticas Públicas nas áreas da Formação, da Educação e da Segurança Social: Do Discurso às Práticas [Tese de Doutoramento em Ciências Sociais na especialidade Administração Pública]*. Lisboa: ISCSP
- Carmo, Hermano e Manuela Malheiro Ferreira. 1998. *Metodologia da Investigação: Guia para Auto-aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta
- Center for Universal Design. (1986) 1997. *The Principles of Universal Design (2nd Version)*. Raleigh: NC North Carolina State University

- Committee on the Rehabilitation and Integration of People with disabilities. (1973) 2003. *Rehabilitation and integration of people with disabilities: policy and legislation (7th. Ed.)*. Germany: Council of Europe Publishing
- DeLeon, Peter e Linda DeLeon. 2002. “What Ever Happened to Policy Implementation: an Alternative Approach”. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 4: 467-492
- Diniz, Debora, Marcelo Medeiros e Flávia Squinca. 2007. “Reflexões sobre a versão em Português da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde”. *Cadernos de Saúde Pública*, 23: 2507-2510
- Dye, Thomas R.. (1969) 1995. *Understanding Public Policy (8th Ed.)*. United States: Prentice Hall
- Easton, David. 1965. *A Framework for Political Analysis*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall
- Elmore, R. 1980. “Backward Mapping: Implementation Research on Policy Decisions”. *Political Science Quarterly*, 94 (4): 601-616
- Fischer, Frank, Gerald J. Miller e Mara S. Sidey (Eds.). 2007. *Handbook of Public Analysis: Theory, Politics and Methods*. Boca Raton: Taylor&Francis Group
- Fitoussi, Jean-Paul e Pierre Rosanvallon. 1997. *A Nova Era das Desigualdades*. Oeiras: Celta
- García, M.. 2006. *Libro Blanco del diseño para todos en la Universidad*. Madrid: Fundación ONCE
- Gleeson, Brendan. 2001. *Geographies of Disability*. Nova Iorque: Routledge
- Goggin, M.L., J. Lester e L. O’Toole. 1990. *Implementation Theory and Practice: Toward a Third Generation*. Glenview: Scott Foresman/Little Brown
- Goodin, Robert E. (Ed). 2008. *The Oxford Handbook of Political Institutions*. Oxford: Oxford University Press

- Grammenos, Stefanos. 2003. *Illness, Disability and Social Inclusion*. Luxemburgo: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions
- Grau, X.. 2004. *Tecnología y discapacidad visual: Necesidades tecnológicas y aplicación en la vida diaria de las personas con deficiencia visual*. Madrid: Fundación ONCE
- Hacker, Jacob S.. 2008. “The Welfare State”. Pp. 385-406 In *The Oxford Handbook of Political Institutions*, editado por Robert E. Goodin. Oxford: Oxford University Press
- Heinelt, Hubert. 2007. “Do Policies determine Politics?”. Pp. 109-119 In *Handbook of Public Analysis: Theory, Politics and Methods*, editado por Frank Fischer, Gerald J. Miller e Mara S. Sidey. Boca Raton: Taylor&Francis Group
- Herzlich, Claudine. 2005. “A problemática da Representação Social e sua Utilidade no Campo da Doença”. *Saúde Colectiva*, 15: 57-70
- Hill, Michael. (1980) 2000. *Understanding Social Policy (6th Ed.)*. Oxford: Blackwell Publishers, Ltd
- Hill, Michael. (1997) 2009. *The Public Policy Process (5th Ed.)*. UK: Pearson Longman
- Hill, Michael e Peter Hupe. (1995) 2002. *Implementing Public Policy (3rd Ed.)*. London: Oxford
- Hill, Manuela Magalhães e Andrew Hill. 2008. *Investigação por Questionário*. Lisboa: Edições Sílabo
- Hogwood, Brian W. e Lewis A. Gunn. 1984. *Policy Analysis for the Real World*. Oxford: University Press
- Kingdon, John W.. (1995) 2003. *Agendas, Alternatives and Public Policies (2nd Ed.)*. EUA: Longman Classics in Political Science
- Lipsky, M.. 1980. *Street-level Bureaucracy: Dilemmas of the individual in Public Services*. New York: Russell Sage Foundation

- Marks, Deborah. 2001. *Disability: Controversial Debates and Psychosocial Perspectives*. New York: Routledge
- Medeiros, Marcelo e Debora Diniz. 2005. “Agending and Disability”. Pp. 107-120 In *Sixty Plus: the elderly brazilians and their new social role*, editado Maria Amélia Camarano (Org.). Rio de Janeiro: Ipea
- Moreira, Carlos Diogo. 1994. *Planeamento e Estratégias da Investigação Social*. Lisboa: ISCSP
- Mozzicafreddo, Juan. 2002. “A Responsabilidade e a Cidadania na Administração Pública”. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 40: 9-22
- Mozzicafreddo, Juan. 1997. *Estado-Providência e Cidadania em Portugal*. Oeiras: Celta
- Nicolle, Colette e Julio Abascal. (2001) 2002. *Inclusive Design Guidelines for HCI*. New York: Taylor & Francis
- O’Toole, Laurence J.. 2000. “Research on Policy Implementation: Assessment and Prospects”. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 10 (2): 263-288
- O’Toole, Laurence. 2004. “The Theory-Practice Issue in Policy Implementation Research”. *Public Administration*, 82: 309-329
- Parsons, Wayne. 1995. *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of PolicyAnalysis*. Cheltenham: Edward Elgar
- Pereirinha, José António. 2008. *Política Social: Fundamentos da Actuação das Políticas Públicas*. Lisboa: Universidade Aberta
- Pinker, Robert. 1979. *Social Theory & Social Policy*. Londres: Heinemann Educational Books
- Rovira-Beleta, Enrique e Ana Folch. 2006. *Guía de la Barcelona Accesible*. Barcelona: Viena Ediciones

- Sabatier, Paul e Daniel Mazmanian. 2000. “The Implementation of Public Policy: A Framework of Analysis”. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 10: 538-560
- Sampaio, R. F., M. C. Mancini, G. G. P. Gonçalves, N. F. N. Bittencourt, A. D. Miranda e S. T. Fonseca. 2005. “Aplicação da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde”. *Revista Brasileira de Fisioterapia*, 9(2): 129-136
- Sampieri, Roberto Hernández, Carlos Fernandez Collado e Pilar Baptista Lucio. 2003. *Metodologia de Pesquisa*. São Paulo: Mc Graw Hill
- Schneider, Anne e Helen Ingram. 1993. “Social construction of target populations: implications for politics and policy”. *American Political Science Review*, 87 (2): 334-414
- Schneider, Anne e Helen Ingram. 1997. *Policy Design for Democracy*. USA: University Press of Kansas
- Siegel, Betty. 2003. *Design for Accessibility: A Cultural Administrator's Handbook*. Washington: National Assembly of State Arts Agencies
- Sousa, Jerónimo (coord.). 2007. *O Sistema de Reabilitação e as Trajectórias de Vida das Pessoas com Deficiências e Incapacidades em Portugal*. Vila Nova de Gaia: Centro de Reabilitação Profissional de Gaia
- Sousa, Jerónimo (coord.). 2007. *Mais Qualidade de Vida para as Pessoas com Deficiências e Incapacidades: Uma estratégia para Portugal*. Vila Nova de Gaia: Centro de Reabilitação Profissional de Gaia
- Sousa, Jerónimo (coord.). 2007. *Elementos de Caracterização das Pessoas com Deficiências e Incapacidades em Portugal*. Vila Nova de Gaia: Centro de Reabilitação Profissional de Gaia
- Stiker, Henri-Jacques. 2002. *A History of Disability*. EUA: University Michigan Press

Stone, Deborah A.. (1997) 2002. *Policy Paradox: The Art of Political Decision Making (Revised Edition)*. New York: W.W Norton&Company

Turmusani, Majid. 2003. *Disabled People and Economic Needs in the Developing World: A Political Perspective from Jordan*. Inglaterra: Ashgate

Tyler, Nick. 2002. *Accessibility and the BUS System from Concepts to Practice*. Londres: Thomas Telford Publishing

Wagner, J. M.. 1992. *Accesibilidad al Medio Urbano para Discapacitados Visuales*. Madrid: Servicio de publicaciones del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid

Documentos Específicos

Constituição da República Portuguesa (5ª Revisão). Lisboa: Livraria Almedina. 2004

Assembleia da República. 1989. *Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência*, Lei n.º 9 de 2 de Maio. Lisboa

Assembleia da República. 2004. *Bases Gerais do Regime Jurídico de Prevenção, Habitação, Reabilitação e Participação da Pessoa com Deficiência*, Lei n.º38 de 18 de Agosto. Lisboa

Assembleia Geral das Nações Unidas. 2006. *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*. Nova Iorque: ONU

Comissão Europeia. 1996. *Guia Europeu de Boas Práticas: Rumo à Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiência*. Bruxelas: Comissão Europeia

Conselho de Ministros. 2006. *I Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências e ou Incapacidades (PAIPDI)* Resolução do Conselho de Ministros n.º12 de 21 de Setembro. Lisboa

Conselho de Ministros. 2008. *I Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências e ou Incapacidades (PAIPDI)*, Resolução do Conselho de Ministros n.º88 de 29 de Maio. Lisboa

Conselho de Ministros. 2007. *Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (revisão)*, Resolução do Conselho de Ministros n.º9 de 17 de Janeiro. Lisboa

Grupo Interdepartamental. 2009. *Relatório de Avaliação Anual 2008*. Lisboa: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003. *I Plan Nacional de Accesibilidad 2004/12: Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades*, Madrid

Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. 1997. *Normas técnicas básicas de eliminação de barreiras arquitectónicas em edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública (revogado)*, Decreto-lei 123 de 22 de Maio, Lisboa

Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. 2006. *Condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e na construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos e habitacionais*, Decreto-lei 163 de 8 de Agosto. Lisboa

Documentos Específicos

Comité Económico e Social Europeu. 2008. *Parecer do Comité Económico e Social Europeu: Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiência*. Bruxelas: Comité Económico e Social Europeu

Commission of the European Communities. 2007. *Situation of disabled people in the European Union: the European Action Plan 2008-2009*. Bruxelas: Commission of the European Communities

- Conseil National des Personnes Handicapées. 2003. *Conceito Europeu de Acessibilidade*. Luxemburgo: Conseil National des Personnes Handicapées
- Instituto Nacional de Estatística. 2001. *Censos 2001*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística
- OECD. 2006. *European Conference of Ministers of Transport: Improving Transport Accessibility for All*. Paris: OECD
- Organização Mundial de Saúde. 1980. *International classification of impairments, disabilities and handicaps: a manual of classification relating to the consequences of disease*. Genebra: Organização Mundial de Saúde
- Organização Mundial de Saúde. 2001. *International classification of functioning, disability and health: ICF*. Geneva: Organização Mundial de Saúde
- Organização das Nações Unidas. 1995. “Normas sobre Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiência”. *Caderno SNR*, 5. Edições Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
- Sagramola, Sílvio. 2005. “Conceito Europeu de Acessibilidade”. *Caderno SNR*, 18. Edições Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
- Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. 1997. *Transportes Públicos: Benefícios para pessoas com deficiências*, Folhetos 13. Lisboa: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
- Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. 1996. “Inquérito Nacional às Incapacidades, Deficiências e Desvantagens – Resultados Globais”. *Caderno SNR*, 9. Edições Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
- Secretariat for the Convention on the Rights of Persons with Disabilities. 2007. *Disabilities: Handbook for Parliamentarians*. Geneva: Organização das Nações Unidas

Teles, Paula (coord.). 2009. *Acessibilidade e Mobilidade para todos: Apontamentos para uma melhor Interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto*. Lisboa: Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência

Sites

Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. “Informações Estatísticas”. Consultado em 20 de Julho, 2009 (<http://www.inr.pt/content/1/117/informacao-estatistica/>).

Anexos³

³ As imagens presentes nos anexos, salvo as excepções devidamente identificadas, foram retiradas na fonte: (Teles, 2009)

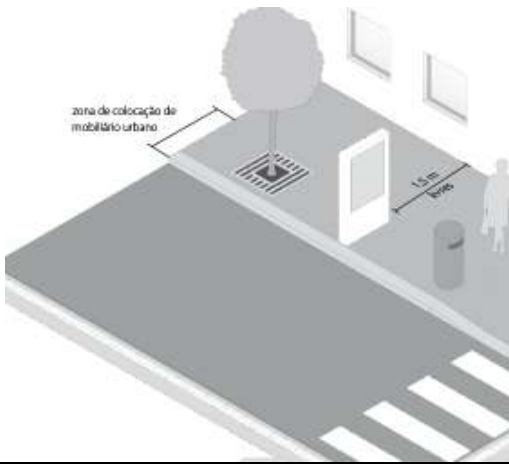
Índice de Anexos


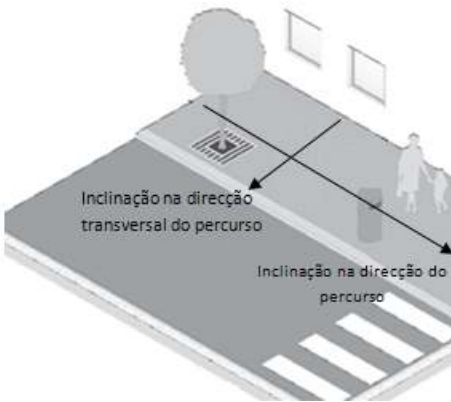
| | |
|---|-----|
| Anexo 1- Passeios e Caminhos de Peões - Categorizações | 210 |
| Anexo 2 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões..... | 215 |
| Anexo 3 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões | 218 |
| Anexo 4 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminho de Peões A | 220 |
| Anexo 5 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões A | 221 |
| Anexo 6 - Ficha de Observação das Passagens de Peões | 223 |
| Anexo 7 - Formulário Explicativo das Ficha de Observação da Passagens de Peões | 224 |
| Anexo 8 - Ficha de Observação dos Semáforos | 225 |
| Anexo 9 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Semáforos | 226 |
| Anexo 10 - Escadaria internos, na via ública e nas passagens de peões desniveladas - Categorização | 228 |
| Anexo 11 - Ficha de Observação da Escadaria na Passagens de Peões..... | 234 |
| Anexo 12 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação da Escadaria nas Passagens de Peões..... | 235 |
| Anexo 13 - Ascensores - Categorizações | 239 |
| Anexo 14 - Ficha de Observação dos Ascensores | 242 |
| Anexo 15 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Ascensores | 243 |
| Anexo 16 - Rampas – Categorizações | 247 |
| Anexo 17 - Ficha de Observação das Rampas..... | 252 |
| Anexo 18 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Rampas | 253 |
| Anexo 19 - Estações de Metro - Categorizações | 257 |
| Anexo 20 - Ficha de Observação das Estações de Metro | 263 |

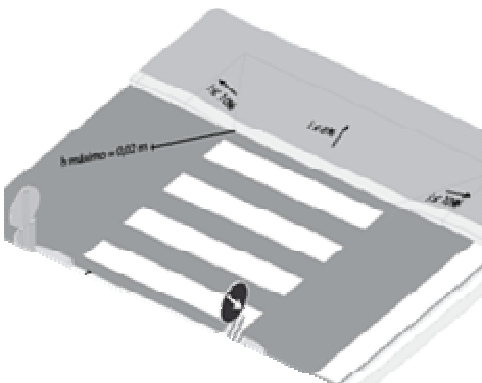
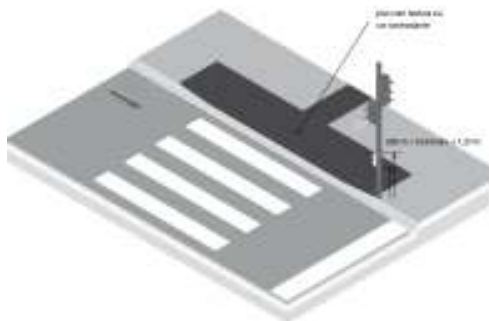
| | |
|--|-----|
| Anexo 21 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Estações de Metro | 266 |
| Anexo 22 - Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores | 270 |
| Anexo 23 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores | 271 |
| Anexo 24 - Máquina Automática de Venda de Títulos - Categorização | 274 |
| Anexo 25 - Paragens – Categorização | 277 |
| Anexo 26 - Ficha de Observação das Paragens | 279 |
| Anexo 27 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação das Paragens | 281 |
| Anexo 28 - Análise dos Passeios | 284 |
| Anexo 29 - Análise dos passeios - Visão por itinerário | 285 |
| Anexo 30 - Análise das passagens de peões | 292 |
| Anexo 31 - Análise das passagens de peões – visão por itinerário | 296 |
| Anexo 32 - Escadaria: Passagens de peões desniveladas | 308 |
| Anexo 33 - Rampas: passagens de peões desniveladas | 308 |
| Anexo 34 - Análise dos passeios com passagens de peões: visão por itinerários | 309 |
| Anexo 35 - Paragens de Autocarro | 313 |
| Anexo 36 - Análise das Paragens de Autocarro: visão por itinerário | 315 |
| Anexo 37 - Análise do Metro | 319 |
| Anexo 38 - Mapas | 321 |

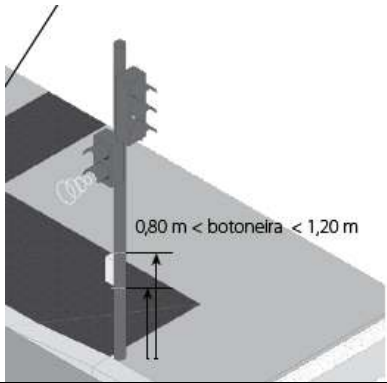

Passeios

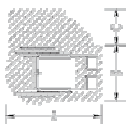
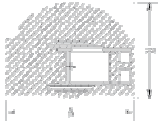

Anexo 1- Passeios e Caminhos de Peões - Categorizações

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só Com Ajuda | Não Acessível |
|-----------------------------|---|---|---|---|
| Estado do Piso | Pavimento estável, durável e firme, sendo estes atributos entendidos como: 1) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal; 2) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes; 3) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal. | Piso com dois dos atributos | Piso com apenas um atributo | Piso sem estes três atributos |
| Continuidade e Regularidade | Percurso contínuo e regular, sendo estes atributos entendidos como: 1) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m; 2) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado). | Percurso com apenas um destes atributos | | Percurso sem estes atributos |
| Obstáculos | Não possui obstruções que constituam um impeditivo à circulação | Possui obstáculos temporários | | Possui obstáculos temporários e permanentes à circulação |
| Largura | <p>Passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras com uma largura livre $\geq 1,5$ m</p>  <p>Excepção: pequenos acessos pedonais no interior de áreas plantadas, cujo comprimento total < 7 m, com uma largura livre $\geq 0,9$ m</p> | Passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras com uma largura livre entre 1 e 1,5 m | Passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras com uma largura livre entre 0,9 e 1 m | Passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras com uma largura livre $< 0,9$ m |

| | | | | | |
|--------------------|------------------------------------|---|---|---|--|
| | |  | | | |
| Inclinação | Direcção do percurso | Inclinação do piso $\leq 5\%$ | Inclinação do piso entre 5 e 7% | Inclinação do piso entre 8 e 10% | Inclinação do piso $> 10\%$ |
| | Direcção transversal ao percurso | <p>Inclinação do piso $\leq 2\%$</p>  | Inclinação do piso entre 3 e 5% | Inclinação do piso entre 5 e 8% | Inclinação do piso $> 8\%$ |
| Desnível | | Rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, existir escadaria na via pública Acessível Sem Dificuldade complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) | | | Rampas com Classificação de Não Acessível ou escadaria na via pública Não Acessível ou não complementada por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) |
| Passagens de Peões | Lancil | Altura em toda a largura das passagens de peões $\leq 0,02$ m | Altura em toda a largura das passagens de peões entre 0,02 e 0,05 m | Altura em toda a largura das passagens de peões entre 0,05 e 0,17 m | Altura em toda a largura das passagens de peões $> 0,17$ m |
| | Inclinação na direcção da passagem | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção da passagem $\leq 8\%$ | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|--|
| | | | adjacente à passagem de peões na direcção da passagem entre 8 e 10% | adjacente à passagem de peões na direcção da passagem entre 10 e 12% | passagem de peões na direcção da passagem > 12% |
| | Inclinação na direcção do lancil do passeio | <p>Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio $\leq 10\%$, quando este tiver uma orientação diversa da passagem de peões, de forma a estabelecer uma concordância entre o nível do pavimento do passeio e o nível do pavimento da faixa de rodagem</p>  | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio entre 10 e 12% | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio entre 12 e 14% | Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio > 14% |
| | Sinalização Tátil | <p>Piso adjunto às passagens de peões com alteração da textura ou pintura com cor contrastante</p>  | | | Piso adjunto às passagens de peões sem alteração da textura ou pintura cor contrastante |
| | Passagens de Peões Desniveleadas | <p>Rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, existir escadaria na via pública Acessível Sem Dificuldade complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.)</p> | | | Rampas com Classificação de Não Acessível ou escadaria na via pública Não Acessível ou não complementada por dispositivos |

| | | | | | |
|--|------------|---|---|---|---|
| | | | | | mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) |
| | Semáforos | <p>TSV - O sinal verde de travessia de peões aberto o tempo suficiente para permitir a travessia, a uma velocidade de 0,4 m/s, de toda a largura da via ou até ao separador central, quando exista;</p> <p>Sinal Sonoro (SS) – semáforos equipados com mecanismos complementares que emitam um sinal sonoro, quando o sinal estiver verde para os peões;</p> <p>Altura da Botoneira (AB) - Nos casos de semáforos de accionamento manual, o dispositivo de accionamento deve estar localizada a uma altura do piso compreendida entre 0,8 m e 1,2 m</p>  | Semáforo com TSV e SS | Semáforos com apenas TSV | Não verificação de uma das condições de TSV, SS e AB |
| Passagens de Peões – Separador Central | Largura | Largura da passagem de peões $\geq 1,20$ m | | | Largura das passagens de peões $< 1,20$ m |
| | Inclinação | <p>Inclinação do piso e dos seus revestimentos $\leq 2\%$, medidas na direcção do atravessamento dos peões</p>  | Inclinação do piso e dos seus revestimentos entre 2 e 5%, medidas na direcção do atravessamento dos peões | Inclinação do piso e dos seus revestimentos entre 5 e 8%, medidas na direcção do atravessamento dos peões | Inclinação do piso e dos seus revestimentos $> 8\%$, medidas na direcção do atravessamento dos peões |

| | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|---|---|
| Zona de manobra | <p>Zona de mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas sem deslocamento que satisfaçam o definido em seguida:</p> <div data-bbox="502 358 638 481">  <p> Rotação de 90° $A \geq 1,20 \text{ m}$ $B \geq 0,75 \text{ m}$ $C \geq 0,45 \text{ m}$ </p> </div> <div data-bbox="502 515 662 638">  <p> Rotação de 180° $A \geq 1,50 \text{ m}$ $B \geq 1,20 \text{ m}$ </p> </div> <div data-bbox="502 672 638 817">  <p> Rotação de 360° $A \geq 1,50 \text{ m}$ </p> </div> | | | Sem zona de mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas sem deslocamento |
| Sinalização Táctil | Existência de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento com área $\geq 100 \text{ m}^2$ | | | Inexistência de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento com área $\geq 100 \text{ m}^2$ |
| Ajuda | Sem necessidade de ajuda em todo o percurso | Necessidade de ajuda em algum momento | Indispensável a ajuda de uma outra pessoa | Impossibilidade de ajuda |

Anexo 2 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões

1. Itinerário:

2. Condições Gerais:

3. Estado do piso e seus revestimentos:

Estável ☐

Durável ☐

Firme ☐

4. Continuidade e regularidade

Contínuo ☐

Regular ☐

5. Obstáculos em qualquer momento do percurso:

5.1 Obstáculos permanentes:

Árvores ☐

Placas de sinalização ☐

Difusores sonoros ☐

Toldos ☐

Mobiliário urbano ☐

Bocas-de-incêndio ☐

Caleiras sobrelevadas ☐

Caixas de electricidade ☐

Papeleiras ☐

Outros ☐

Qual? _____

5.1.1 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda?

Sim ☐

Não ☐

5.2 Obstáculos temporários

Obras ☐

Outros ☐

Qual? _____

5.2.1 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda?

Sim ☐

Não ☐

6. Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos

6.1 Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos – Ficha de Observação dos Passeios

A

6.2 Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na direcção do percurso – maior valor

Até 5%..... ☐

Superior a 5%..... ☐

6.3 Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na direcção transversal ao percurso – maior valor

Até 2%..... ☐

Superior a 2%..... ☐

7. Passagens de peões: Ficha de Observação das Passagens de Peões

7.1 Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção da passagem (maior valor)

Inferior a 8%..... ☐

Superior a 8%..... ☐

7.2 Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio (maior valor)

Inferior a 10%..... ☐

Superior a 10%..... ☐

7.3 Altura do lancil – maior valor:

7.4 Semáforos

7.4.1 Semáforos acessíveis: Ficha de Observação dos Semáforos

7.4.2 Todos dos semáforos são acessíveis:

Sim ☐

Não ☐

7.5 Existência de elementos e texturas no pavimento:

Sim ☐ Não ☐

8. Desníveis da via pública:

8.1 Formas de vencer os desníveis:

Rampas ☐

Escadas ☐

Ambos ☐

8.2 Rampas acessíveis: Ficha de Observação das Rampas

8.3 Escadas acessíveis: Ficha de Observação das Escadas

8.4 Existência de elementos e texturas no pavimento:

Sim ☐ Não ☐

9. Largura do passeio mais estreito Ficha de Observação dos Passeios

9.1 Quando o percurso é superior a 7 m:

Maior ou igual a 1.5 m ☐

Entre 1.5 e 0,9 m ☐

Menor que 0,9 m ☐

9.2 Quando o percurso é igual ou inferior a 7m:

Maior ou igual a 0.9 m ☐

Menor a 0.9 m ☐

10. Existência de elementos e texturas de pavimento em espaços de circulação e permanência em áreas igual ou superior a 100m²:

Sim ☐ Não ☐

11. Zona de manobra

Anexo 3 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões

| |
|---|
| 1. Itinerário |
| Especifique o caminho a percorrer, ex: IT 1 - Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré. |
| 2. Condições Gerais |
| Indique o tipo de relevo (planalto, colina, etc.) |
| 3. Estado do piso e seus revestimentos |
| 1) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal; 2) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes; 3) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal; |
| 4. Continuidade e Regularidade |
| 1) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m; 2) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado). |
| 5. Obstáculos em qualquer momento do percurso |
| a) Obstáculos permanentes: |
| Indique as obstruções à continuidade do canal de circulação |
| Possibilidade de vencer o obstáculo |
| Considere a possibilidade de um indivíduo com cadeira de rodas contornar o obstáculo com ajuda de uma terceira pessoa. Não se consideram a possibilidade de utilização da via de circulação dos carros ou a mudança de passeio. |
| 6. Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos |
| a) Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos |
| Preenchimento do Anexo 4 |
| b) Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na direcção do percurso – maior valor. |
| Indique a maior percentagem de inclinação na direcção do percurso, conforme ilustrado na imagem, durante todo o percurso. Valor a preencher no final do percurso. |
| c) Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na direcção transversal do percurso. |
| Indique a maior percentagem de inclinação na direcção transversal do percurso, conforme ilustrado na figura n.º1, durante todo o percurso. Valor a preencher no final do percurso. |

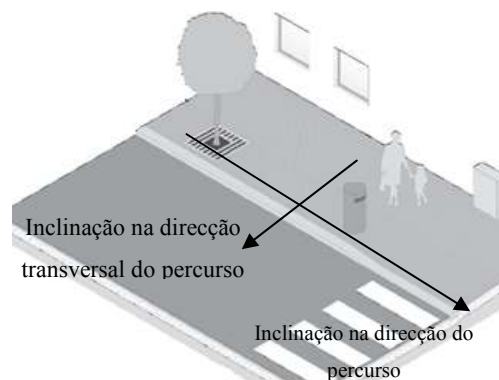


Figura n.º 1 – Inclinação dos pisos e seus revestimentos

7. Passagens de peões

Preenchimento do Anexo 6

a) Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção da passagem (maior valor)

Refira a maior percentagem de inclinação na zona adjacente à passagem de peões, conforme ilustrado na imagem, durante todo o percurso. Valor a preencher no final do percurso.

b) Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio (maior valor)

Refira a maior percentagem de inclinação na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio, conforme ilustrado na imagem, durante todo o percurso. Valor a preencher no final do percurso.

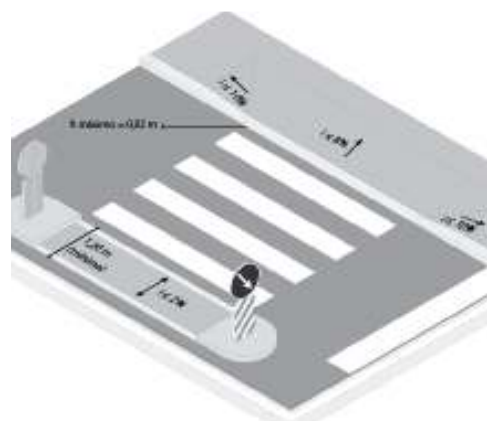


Figura n.º2 - Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões

c) Altura do lancil – maior valor

Indique o maior valor da altura do lancil em toda a largura das passagens de peões.

d) Semáforos

Semáforos acessíveis

Preenchimento do Anexo 8

Todos os semáforos são acessíveis

Todos os semáforos satisfazem as especificações de acessibilidade segundo o art.º1.6.4 da Lei 163/06, de 8 de Agosto. (preencher pelo investigador)

e) Existência de elementos e texturas no pavimento

Ter os limites assinalados no piso por alteração da textura ou pintura com cor contrastante e ter o início e o fim assinalados no piso dos passeios por sinalização tátil.

8. Desníveis da via pública

a) Formas de vencer os desníveis:

Mencione a existência de rampas, escadas ou de outras nas mudanças de nível.

b) Rampas Acessíveis

Preenchimento do Anexo 17

c) Escadas acessíveis

Preenchimento do Anexo 14

d) Existência de elementos e texturas no pavimento

Identifique a existências de faixas com diferenciação de textura e cor contrastante relativamente ao pavimento adjacente no início o fim da rampa ou existência de faixa antiderrapante e da sinalização visual encastrada junto ao focinho dos degraus ($\geq 0,04\text{m}$).

9. Largura do passeio mais estreito

Preenchimento do Anexo 4

a) Quando o percurso é superior a 7m

Quando o comprimento do passeio é superior a 7m indique o menor valor de largura que o passeio apresenta.

b) Quando o percurso é igual ou inferior a 7m

Quando o comprimento do passeio é igual ou inferior a 7m indique o menor valor de largura que o passeio apresenta.



Figura 3 – Largura do passeio

10. Existência de elementos e texturas de pavimento em espaços de circulação e permanência em áreas iguais ou superiores a 100m^2

Identifique a existência de elementos e texturas de pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos de atravessamento com área igual ou superior a 100m^2 .

11. Zona de Manobra

Zona de mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas sem deslocamento que satisfaçam o definido em seguida:

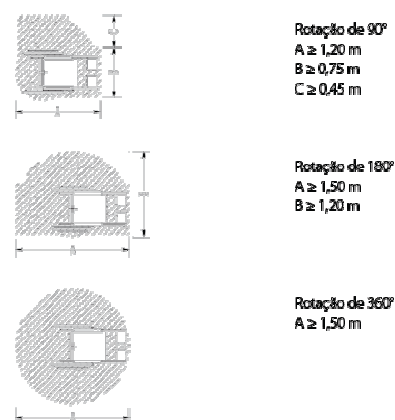


Figura 4 – Zona de Manobra

Indique se os passeios obedecem àqueles requisitos.

Anexo 4 - Ficha de Observação dos Passeios e Caminho de Peões A

Itinerário _____

Comprimento do itinerário (m)

| Comprimento do percurso (m) | Segmento (m) | Largura (m) | Inclinação do piso (%) | | Classificação |
|-----------------------------|--------------|-------------|------------------------|----------------------------------|---------------|
| | | | Direcção do percurso | Direcção transversal ao percurso | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Anexo 5 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Passeios e Caminhos de Peões A

| Itinerário |
|---|
| Especifique o caminho a percorrer, ex: IT 1 - Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré. |

Considerando a necessidade de avaliar ambos os passeios adjacentes à via pública de circulação rodoviária (ida e volta), considere os seguintes indicadores:

1. Comprimento do percurso

Consideramos percurso ao conjunto de segmentos que constituem um itinerário, ex. Rossio – Praça do Comércio. Indique a extensão do percurso em metros.

2. Segmento (m)

Considera-se Segmento um troço do percurso limitado por uma passagem de peões (figura 1) ou pela mudança de direcção do percurso (figura 2). Indique o valor em metros do comprimento do segmento.



Figura 1 - Segmento limitado por uma passagem de peões



Figura 2 - Segmento limitado por uma mudança de direcção

3. Largura

Indique a menor largura disponível do segmento.

4. Inclinação do piso (%)

4.1 Na direcção do percurso

Indique a percentagem de inclinação na direcção do percurso, conforme ilustrado na imagem n.º1, durante o segmento.

4.2 Na direcção transversal ao percurso

Indique a percentagem de inclinação na direcção transversal do percurso, conforme ilustrado na imagem n.º1, durante o segmento.

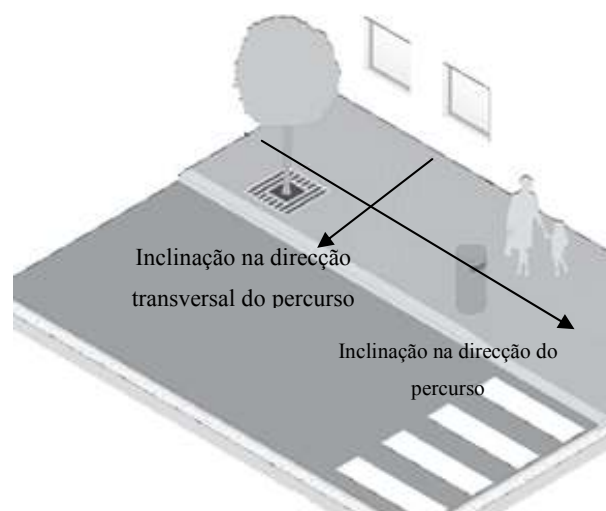


Figura 3 – Inclinação dos pisos e seus revestimentos

5. Classificação

Indicar a categoria de acessibilidade. (preencher pelo investigador)

Passagem de Peões

Anexo 6 - Ficha de Observação das Passagens de Peões

| Segmento (m) | Comprimento da passagem | Altura do lancil | Inclinação na direcção da passagem de peões | Inclinação na direcção do lancil | Separadores centrais | |
|-----------------|----------------------------|---------------------|--|--|----------------------|-----------------------|
| | | | | | Largura | Inclinação do piso |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Anexo 7 - Formulário Explicativo das Ficha de Observação da Passagens de Peões

1. Segmento (m)

Considera-se Segmento um troço do percurso limitado por uma passagem de peões (figura 1) ou pela mudança de direcção do percurso (figura 2). Indique o valor em metros do comprimento do segmento.



Figura 3 - Segmento limitado por uma passagem de peões



Figura 4 - Segmento limitado por uma mudança de direcção

2. Comprimento da passagem de peões.

Indique a extensão da passagem de peões em metros.

3. Altura do lancil

A altura do lancil em toda a largura das passagens de peões não deve ser superior a 0,02 m. Indique o valor mais elevado da altura do lancil da passagem de peões.

4. Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção da passagem

Refira a percentagem de inclinação na zona adjacente à passagem de peões, conforme ilustrado na figura 3.

5. Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões na direcção do lancil do passeio

Refira a percentagem de inclinação na zona adjacente à passagem de peões na direcção do

lancil do passeio, conforme a figura 3.

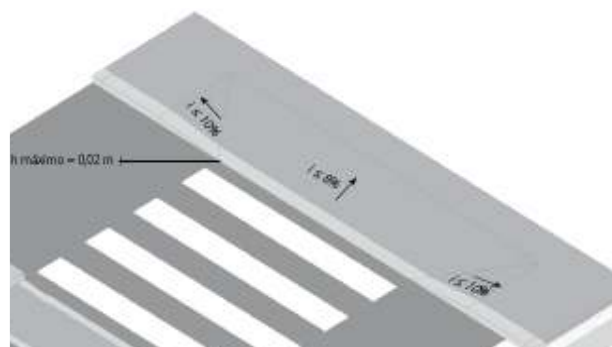


Figura 5 - Inclinação dos pisos e dos seus revestimentos na zona adjacente à passagem de peões

6. Separadores centrais

Nas zonas de intercepção das passagens de peões com os separadores centrais das rodovias, devem ser medidos as seguintes grandezas:

6.1 Largura

Indique a dimensão do separador central em todo a sua largura, conforme a figura n.º3.

6.2 Inclinação

Refira a percentagem de inclinação do piso e dos seus revestimentos, medidas na direcção do atravessamento dos peões, como ilustrado na figura n.º3.

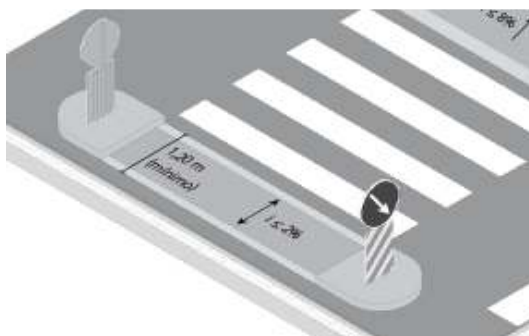


Figura 3 - Zona de intercepção de peões com os separadores centrais das rodovias

7. Classificação

Indicar a categoria de acessibilidade. (preencher pelo investigador)

Anexo 8 - Ficha de Observação dos Semáforos

| Localização | Altura do piso - dispositivo de accionamento | Largura da via | Tempo em que o sinal está aberto (s) | Sinal sonoro |
|-------------|--|-------------------|--|--------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Anexo 9 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Semáforos

Caso as passagens de peões estejam dotadas de dispositivos semáforos de controlo de circulação, devem ser identificadas os seguintes aspectos

1. Localização

Indique em que momento do percurso (segmento) se encontra o semáforo.

2. Altura do piso – dispositivo de accionamento

Nos semáforos que sinalizam a travessia de peões de accionamento manual, indique a altura do piso da localização do dispositivo de accionamento.

3. Largura da via

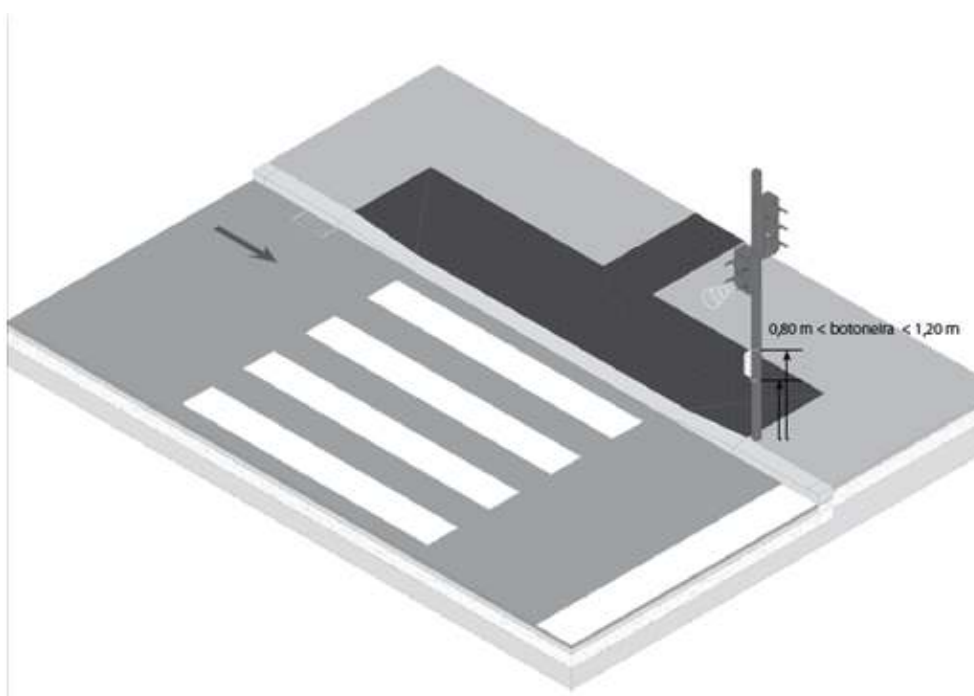
Indique o valor de toda a largura da via ou até ao separado central, quando ele exista.

4. Tempo em que o sinal está aberto

Mencione o tempo de abertura do sinal verde.

5. Existência de sinal sonoro

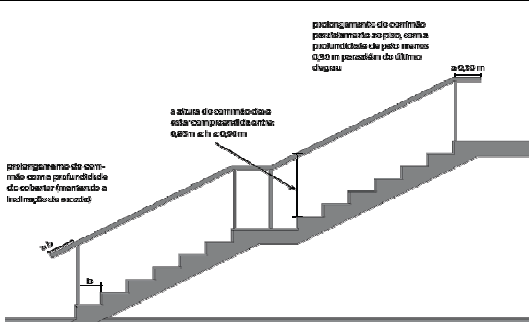
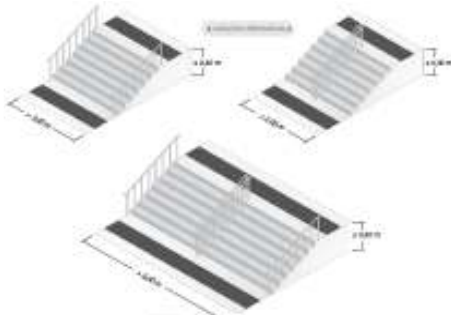
Refira se existe de sinal sonoro quando o sinal está verde.

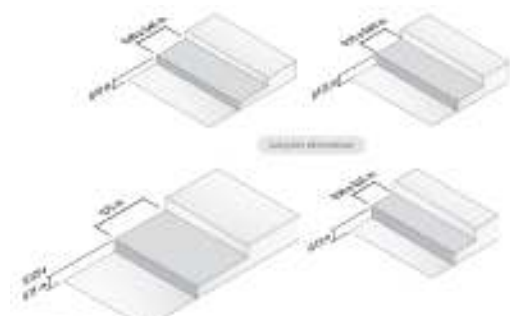
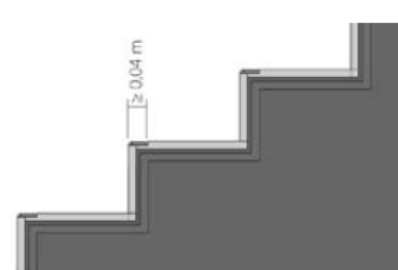
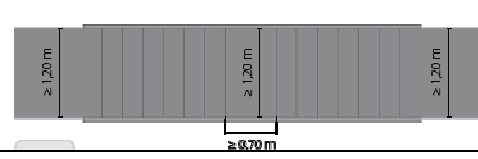


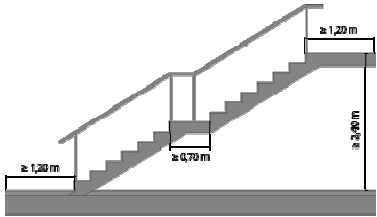
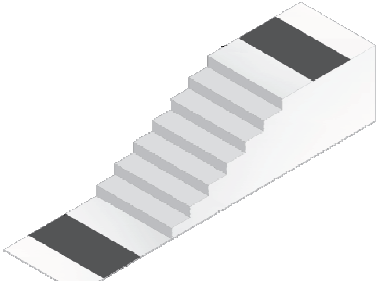
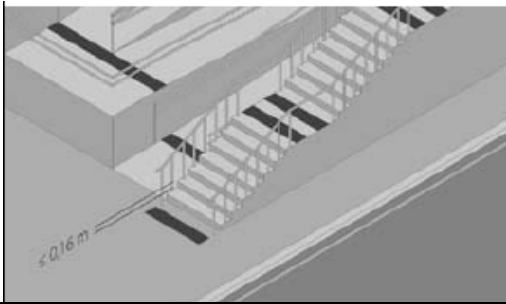
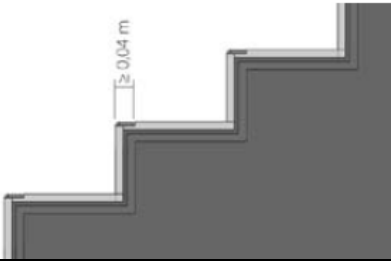
Escadaria

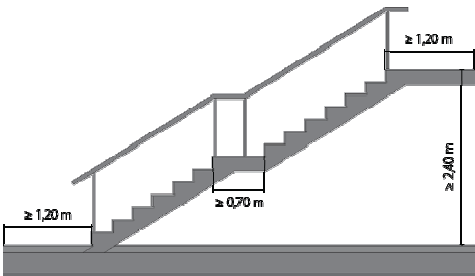
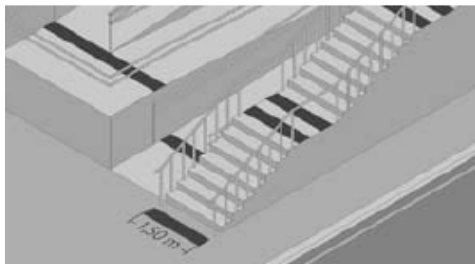
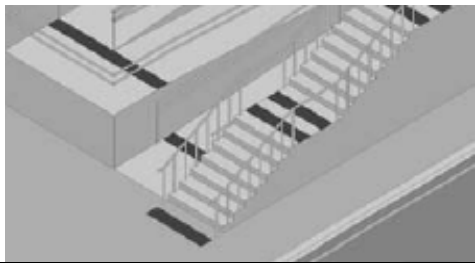
Anexo 10 - Escadaria Internas, na Via Pública e nas Passagens de Peões Desníveladas - Categorização

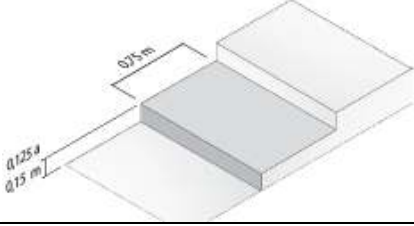
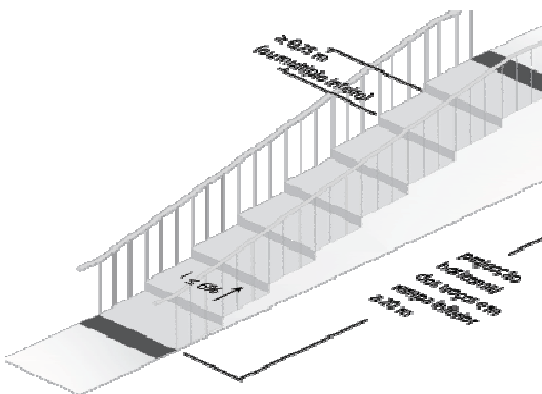
| | | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível |
|-----------------------------|-----------------------|---|--|
| Estado do Piso | | <p>Pavimento estável, durável e firme, sendo estes atributos entendidos como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal; 2) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes; 3) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal. | Piso com apenas um, dois ou sem estes três atributos |
| Continuidade e Regularidade | | <p>Percurso contínuo e regular, sendo estes atributos entendidos como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m; 2) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado). | Piso sem ou com apenas um destes atributos |
| Corrimão | Altura do Piso | Altura dos corrimãos, medida verticalmente entre o focinho dos degraus e o bordo superior do elemento preênsil, entre 0,85 e 0,9 m | Altura dos corrimãos, medida verticalmente entre o focinho dos degraus e o bordo superior do elemento preênsil, inferior a 0,85 e superior a 0,9 m |
| | Prolongamento do Topo | Medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade superior com valor igual ou superior a 0,3 m | Medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade superior com valor inferior a 0,3 m |
| | Prolongamento da Base | Medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade inferior com valor \geq dimensão do cobertor | Medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade inferior com valor inferior a |

| | |  | dimensão do cobertor | | | | | | | | | | |
|--------------------------|------------------------|---|---|------------------------|------|-------------|-------|-------------|--------------|------|------|-------------|--|
| | Número | <p>O corrimão na escadaria da via pública que obedecer a uma das seguintes situações:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Se vencerem desníveis superiores a 0,4 m devem ter corrimãos de ambos os lados ou um duplo corrimão central;2) Se a largura da escadaria for superior a 3 m, ter corrimãos de ambos os lados e um duplo corrimão central, se a largura da escadaria for superior a 6 m3)  | O corrimão não obedece as situações estipuladas como acessíveis | | | | | | | | | | |
| Escadaria na Via Pública | Degraus | <p>Degraus que cumpram uma das seguintes relações dimensionais:</p> <table><tr><th>Altura (espelho)</th><th>Comprimento (cobertor)</th></tr><tr><td>0,10</td><td>0,40 a 0,45</td></tr><tr><td>0,125</td><td>0,35 a 0,40</td></tr><tr><td>0,125 a 0,15</td><td>0,75</td></tr><tr><td>0,15</td><td>0,30 a 0,35</td></tr></table> | Altura (espelho) | Comprimento (cobertor) | 0,10 | 0,40 a 0,45 | 0,125 | 0,35 a 0,40 | 0,125 a 0,15 | 0,75 | 0,15 | 0,30 a 0,35 | Degraus que não cumpram as relações dimensionais consideradas acessíveis |
| Altura (espelho) | Comprimento (cobertor) | | | | | | | | | | | | |
| 0,10 | 0,40 a 0,45 | | | | | | | | | | | | |
| 0,125 | 0,35 a 0,40 | | | | | | | | | | | | |
| 0,125 a 0,15 | 0,75 | | | | | | | | | | | | |
| 0,15 | 0,30 a 0,35 | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|---|--------------|--|--|
| | |  | |
| Sinalização tátil | | <p>Faixa antiderrapante e de sinalização visual, encastrada junto ao focinho dos degraus, com largura $\geq 0,04$ m</p>  | Sem sinalização tátil |
| Lanços, Patins Intermediários e Patamares | Profundidade | <p>Profundidade dos patins intermédios, medida no sentido do movimento, igual ou superior a 0,7 m, se os desníveis a vencer, medidos na vertical entre o pavimento imediatamente anterior ao primeiro degrau e o cobertor do degrau superior, forem superiores a 2,4 m</p> | <p>Profundidade dos patins intermédios, medida no sentido do movimento, $< 0,7$ m, se os desníveis a vencer, medidos na vertical entre o pavimento imediatamente anterior ao primeiro degrau e o cobertor do degrau superior, forem superiores a 2,4 m</p> |
| | Largura | <p>Largura $\geq 1,2$ m</p>  | Largura $< 1,2$ m |
| Patamares inferiores e superiores | Profundidade | <p>Profundidade, medida no sentido do movimento, $\geq 1,2$ m</p> | <p>Profundidade, medida no sentido do movimento, inferior a 1,2 m</p> |

| | | | | |
|--|----------------------|--------------------|---|---|
| | | |  | |
| | Faixa de aproximação | | <p>Faixa de aproximação constituída por um material de revestimento de textura diferente e cor contrastante com o restante piso</p>  | Sem faixa de aproximação |
| Escadaria na Passagem de Pedes Desnívelada | Degraus | Espelho | Altura $\leq 0,16$ m | Altura $> 0,16$ |
| | | Cobertor | <p>Profundidade inferior ou igual a 0,28 m</p>  | Profundidade superior a 0,28 m |
| | | Sinalização táctil | <p>Faixa antiderrapante e de sinalização visual, encastrada junto ao focinho dos degraus, com largura $\geq 0,04$ m</p>  | Sem sinalização táctil |
| | Patins Intermédio | Profundidade | Profundidade dos patins intermédios, medida no sentido do movimento, igual ou superior a 0,7 m, se os desníveis a vencer, medidos na vertical | Profundidade dos patins intermédios, medida no sentido do movimento, $< 0,7$ m, se os |

| | | | | |
|---------------------------|--------------------|---|--|---|
| | | | entre o pavimento imediatamente anterior ao primeiro degrau e o cobertor do degrau superior, forem superiores a 2,4 m | desníveis a vencer, medidos na vertical entre o pavimento imediatamente anterior ao primeiro degrau e o cobertor do degrau superior, forem superiores a 2,4 m |
| | | Largura | $Largura \geq 1,5 \text{ m}$ | $Largura < 1,5$ |
| | Patamares | Profundidade do patamar inferior e superior | Profundidade, medida no sentido do movimento, $\geq 1,2 \text{ m}$  | Profundidade, medida no sentido do movimento, $< 1,2 \text{ m}$ |
| | | Largura | $Largura \geq 1,5$  | $Largura < 1,5$ |
| | | Faixa de aproximação | Faixa de aproximação constituída por um material de revestimento de textura diferente e cor contrastante com o restante piso  | Sem faixa de aproximação |
| | Escadaria em Rampa | Inclinação | $I \leq 6\%$ | $I > 6\%$ |
| Desenvolvimento do degrau | | Desenvolvimento entre o focinho e a base do degrau seguinte $\geq 0,75 \text{ m}$ ou múltiplos inteiros deste valor | Desenvolvimento entre o focinho e a base do degrau seguinte $< 0,75 \text{ m}$ ou múltiplos inteiros deste valor | |
| Espelho | | Altura entre 0,125 e 0,15 | Altura inferior a 0,125 e superior a 0,15 | |

| | | | |
|---------------------------|----------------------|--|---|
| | |  | |
| | Projecção horizontal | Projecção horizontal dos troços em rampas entre patins ou entre troços de nível <20 m | Projecção horizontal dos troços em rampas entre patins ou entre troços de nível ≥20 m |
| | Troço de nível | <p>Patamares superior e inferior e os patins intermédios tenham uma profundidade, medida no sentido do movimento, nunca inferior a 1,5 m</p>  | <p>Patamares superior e inferior e os patins intermédios tenham uma profundidade, medida no sentido do movimento, ≥ a 1,5 m</p> |
| Meio de vencer o desnível | | Existência de percurso alternativo em Rampa Acessível Sem Dificuldade ou dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) | Sem meio de vencer o desnível |

Anexo 11 - Ficha de Observação da Escadaria na Passagens de Peões

Cobertor e espelho constantes Sim ☐ Não ☐ Escada _____

Tipo de escada Em lance ☐ Degrau isolado ☐

Caixa de escada Caracol ☐ 1 Lance ☐ Vários Lances ☐ N.º de Lances

Material da superfície _____

Estado do piso _____

Continuidade e Regularidade _____

| | | | | | |
|-------------------|--|----------------------|---------------------------|--|----------------------|
| Corrimão | Altura | <input type="text"/> | Patamar | Profundidade do Patamar Superior | <input type="text"/> |
| | Prolongamento do topo | <input type="text"/> | | Profundidade do Patamar Inferior | <input type="text"/> |
| | Prolongamento da base | <input type="text"/> | | Faixa de Aproximação | <input type="text"/> |
| | N.º de corrimãos | <input type="text"/> | | Largura | <input type="text"/> |
| | Desnível a vencer | <input type="text"/> | Escadaria em rampa | Projecção horizontal dos troços em rampa | <input type="text"/> |
| Degraus | Altura (espelho) | <input type="text"/> | | Inclinação | <input type="text"/> |
| | Comprimento (cobertor) | <input type="text"/> | Desenvolvimento do degrau | <input type="text"/> | |
| | Faixas antiderrapantes e de sinalização visual | <input type="text"/> | Meio de vencer o desnível | | |
| | Profundidade dos patins intermédios | Patin 1 | <input type="text"/> | Patin 4 | <input type="text"/> |
| Patin 2 | | <input type="text"/> | Patin 5 | <input type="text"/> | |
| Patin 3 | | <input type="text"/> | Patin 6 | <input type="text"/> | |
| Largura | Patin 1 | <input type="text"/> | Patin 4 | <input type="text"/> | |
| | Patin 2 | <input type="text"/> | Patin 5 | <input type="text"/> | |
| | Patin 3 | <input type="text"/> | Patin 6 | <input type="text"/> | |
| Desnível a vencer | | <input type="text"/> | | | |

Anexo 12 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação da Escadaria nas Passagens de Peões

1. Cobertor e espelho constantes

Entende-se constantes quando a dimensão do cobertor e do espelho apresentam dimensões uniformes ao longo de cada lance. Assinale com um X na opção verificada.

2. Tipo de escada

Indique o tipo de escada que observa tendo em conta:

- 1) Em lance – quando estamos perante uma sequência de degraus;
- 2) Degrau isolado – quando estamos perante a existência de apenas um degrau.

3. Caixa de escada

Indique o tipo de caixa da escada atendendo aos seguintes designações:

- 1) Caracol – escada com degraus em espiral;
- 2) Um lance – existência de apenas um lance de escadas para vencer o desnível;
- 3) Vário lances – existência de mais do que um lance para vencer o desnível. Indique o número de lances observados.

4. Material para a superfície

Indique o tipo de material que reveste a escada, ex.: calçada portuguesa.

5. Estado do Piso

Indique se o pavimento é estável, durável e firme. Estes atributos são entendidos como:

- 4) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal;
- 5) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes;
- 6) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal

6. Continuidade e Regularidade

Indique se o percurso é contínuo e regular, sendo estes atributos entendidos como:

- 3) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m;
- 4) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não

existência de lombas ou piso levantado).

7. Corrimão

Relativamente aos corrimãos da escada deverá ser medidos (figura 1 e 2):

- 1) Altura: indique a altura dos corrimãos, medida verticalmente entre o focinho dos degraus e o bordo superior do elemento preênsil;
- 2) Prolongamento do topo: Refira a medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade superior;
- 3) Prolongamento da base: Refira a medida do elemento preênsil que se estende para além do lance na sua extremidade inferior;
- 4) N.º de corrimãos: Mencione se possui corrimãos em ambos os lados da escada e um duplo corrimão central;

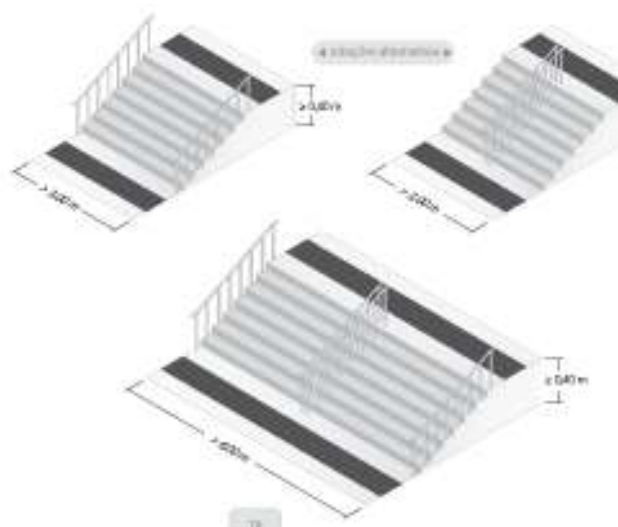


Figura 6 - Corrimãos da escada

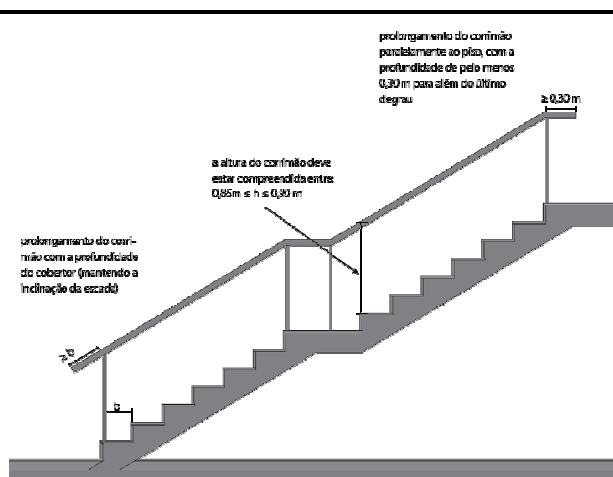


Figura 7 - Prolongamento e altura do corrimão

8. Degraus

Mencione as características dos degraus relativamente a:

- Altura (espelho) – Indique a altura do lanço, patins e patamares (*a* da figura 3);
- Comprimento (cobertor) – Indique a medida da largura dos lanços, patins e patamares das escadas (*b* da figura 3);



Figura 8 - Espelhos

- Faixa antiderrapante e de sinalização visual – indique se existe alguma faixa antiderrapante e de sinalização visual, encastrada junto ao focinho dos degraus (figura 3).

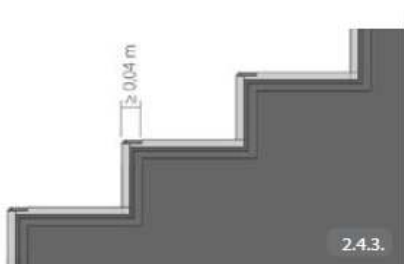


Figura 9 – Degraus das escadas

9. Patins intermédios

Indique os valores dos seguintes atributos: (Figura 5).

- Profundidade dos patins intermédios, medida no sentido do movimento;
- Refira a largura dos patins intermédios;
- Indique o desnível a vencer medidos na vertical entre o pavimento imediatamente anterior ao primeiro degrau e o cobertor do degrau superior.

10. Patamar

Indique as seguintes características: (figura 5 e 6)

- Refira a profundidade dos patamares superiores e inferiores, medida no sentido do movimento;
- Mencione a largura dos patamares;
- Refira se existe uma faixa de aproximação constituída por um material de revestimento de textura diferente e cor contrastante com o restante piso.

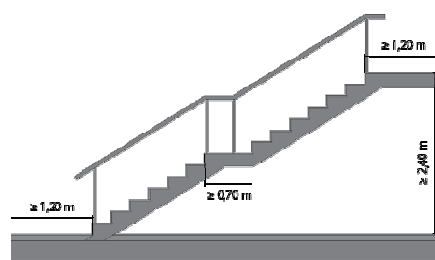


Figura 10 – Patamares

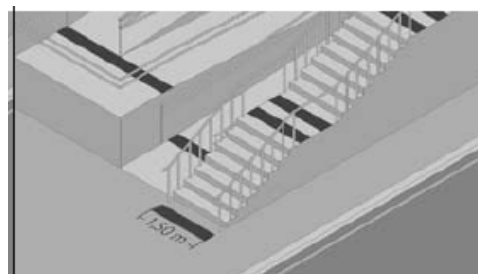


Figura 6 – Largura dos patamares

11. Escadaria em rampa

Indique os seguintes aspectos: (figura 7)

- a) Refira a percentagem de inclinação do degrau em rampa, medido na direcção do percurso, conforme ilustrado na figura 7;
- b) Projecção horizontal dos troços em rampa – Indique a da projecção horizontal dos troços em rampas entre patins ou entre troços de nível, conforme a figura 7;
- c) Preencha os campos relativos aos patamares, patins e degraus.

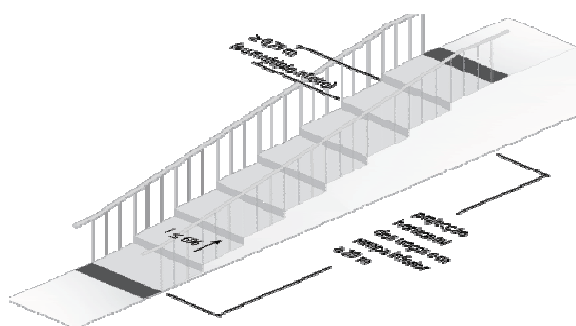


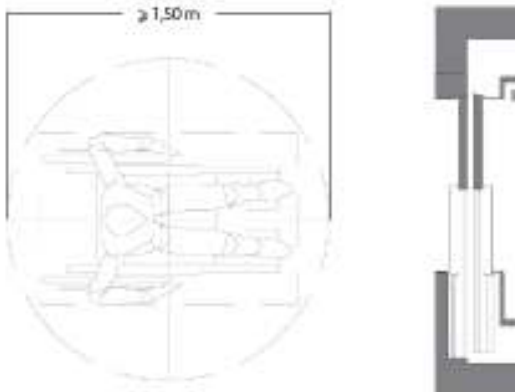
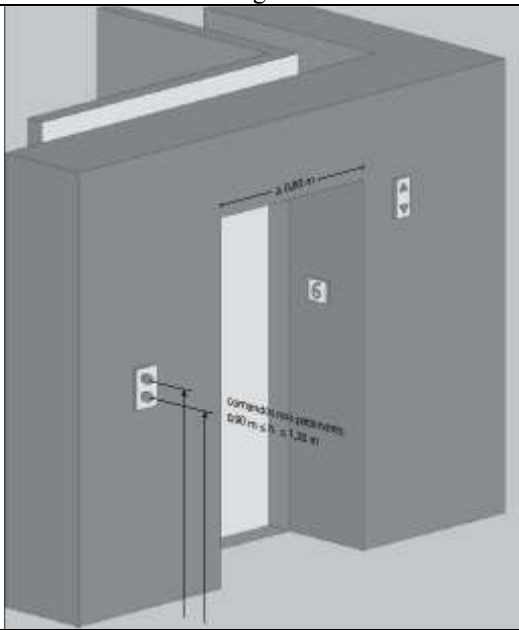
Figura 7 – Escadarias em rampa na via pública

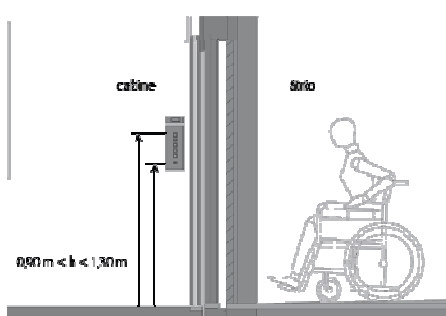

12. Meio de vencer o desnível

Mencione a existência, ou não, de percurso alternativo em rampa ou dispositivos mecânicos de elevação

Ascensores

Anexo 13 - Ascensores - Categorizações

| | | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível |
|-------------------------------|----------------------------|---|--|
| Patamar diante da porta | Zona de manobra de rotação | Zonas de manobra para rotação de 360° | Zona de rotação de 180° ou 90° |
| | Obstáculos | Patamar diante da porta desobstruído de degraus ou outros obstáculos que possam impedir ou dificultar a manobra de uma pessoa em cadeira de rodas | Patamar diante da porta obstruído de obstáculos que possam impedir ou dificultar a manobra de uma pessoa em cadeira de rodas |
| | Inclinação | Inclinação < 2% em qualquer direcção | Inclinação ≥ 2% em qualquer direcção |
| | |  | |
| Comandos Externos | Altura | Altura, medida entre o piso e o eixo do botão, compreendida entre 0,9 m e 1,2 m | Altura < 0,9 m e > 1,2 m |
| | Sinalização | Sinalização visual e táctil indicativa de quando o comando foi registado | Sem sinalização |
| | |  | |
| Comandos Internos | Altura | Altura, medida entre o piso e o eixo do botão, compreendida entre 0,9 m e 1,3 m | Altura < 0,9 m e > 1,3 m |

| | | | |
|---------|----------------------------------|--|--|
| | Sinalização | Sinalização visual e táctil indicativa de quando o comando foi registado | Sem sinalização |
| | |  | |
| Porta | Tipologia | Porta de correr horizontalmente e com movimento automático | Porta de bater e com abertura manual |
| | Largura | Largura útil $\geq 0,8$ m, medida entre a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto | Largura útil $\geq 0,8$ m, medida entre a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto |
| | Cortina de luz standard | Com cortina de luz standard (com feixe plano) que imobilize as portas e o andamento da cabina | Sem cortina de luz standard |
| | |  | |
| Cabinas | Largura | Largura $\geq 1,1$ m, medidas entre os painéis da estrutura da cabina | Largura $< 1,1$ m |
| | Profundidade | Profundidade de $\geq 1,4$ m, medidas entre os painéis da estrutura da cabina | Profundidade de $< 1,4$ m |
| | Nível do piso aquando da paragem | Precisão de paragem relativamente ao nível do piso dos patamares $\leq 0,02$ m | Precisão de paragem relativamente ao nível do piso dos patamares $> 0,02$ m |

| | | | |
|-----------------|---------------------|---|--|
| | | | |
| Barras de apoio | Altura | Barra de apoio colocada numa parede livre do interior das cabinas situada a uma altura do piso compreendida entre 0,875 m e 0,925 m | Sem barra de apoio ou barra colocada situada a uma altura do piso compreendida < 0,875 m e > 0,925 m |
| | Distância da parede | Barra de apoio colocada a uma distância da parede de cabina compreendida entre 0,035 m e 0,05 m. | Sem barra de apoio ou colocada a uma distância da parede de cabina < 0,035 e > 0,05 m |
| Sinalização | | Sinalização visual e sonora indicativa do piso de paragem | Sem sinalização |

Anexo 14 - Ficha de Observação dos Ascensores

Equipamento

N.º de elevadores (total):

N.º de elevadores avariados:

Tempo da avaria:

| | | Elevadores | | | | | |
|-------------------------|-----------------------------------|------------|---|---|---|-----|--|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | ... | |
| Patamar diante da porta | Zona de manobra (rotação de 360°) | | | | | | |
| | Obstáculos obstrutores | | | | | | |
| | Inclinação | | | | | | |
| Cabinas | Largura | | | | | | |
| | Profundidade | | | | | | |
| | Nível do piso aquando da paragem | | | | | | |
| Barra de apoio | Altura | | | | | | |
| | Distância da parede | | | | | | |
| Portas | Largura | | | | | | |
| | Tipologia | | | | | | |
| | Cortina de <i>luz standard</i> | | | | | | |
| Comandos internos | Altura | | | | | | |
| | Sinalização táctil | | | | | | |
| | Sinais visuais | | | | | | |
| Comandos Externos | Altura | | | | | | |
| | Sinalização táctil | | | | | | |
| | Sinais visuais | | | | | | |
| Sinalização | Visual | | | | | | |
| | Sonora | | | | | | |

Anexo 15 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Ascensores

1. Equipamento

Refira o equipamento afecto a presente ficha de observação.

2. N.º de elevadores (total)

Indique o número de elevadores existentes no equipamento.

3. N.º de elevadores avariados

Refira o número de ascensores avariados a quando a recolha de informação.

3.1 Tempo da avaria

Indique o tempo aproximado da avaria do ascensor.

4. Patamar diante da porta

Relativamente ao patamar diante da porta dos ascensores devem ser medidos (ver figura 1 e 2):

- Zona de manobra de rotação (rotação de 360°): O patamar diante da porta deverá ter dimensões que permitam inscrever zonas de manobra para rotação de 360°. Indique se este espaço respeita esta característica (figura 1);

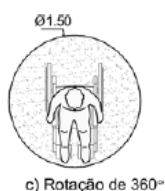


Figura 11 – Área para manobra de cadeira de rodas sem deslocamento para rotação de 360°

- Obstáculos obstrutores: Indique se o patamar diante da porta está desobstruído de degraus ou outros obstáculos que possam impedir ou dificultar a manobra de uma pessoa em cadeira de rodas;
- Inclinação: O patamar deverá possuir uma inclinação não superior a 2% em qualquer

direcção. Indique se a percentagem de inclinação existente é inferior a 2%, conforme a figura 2.

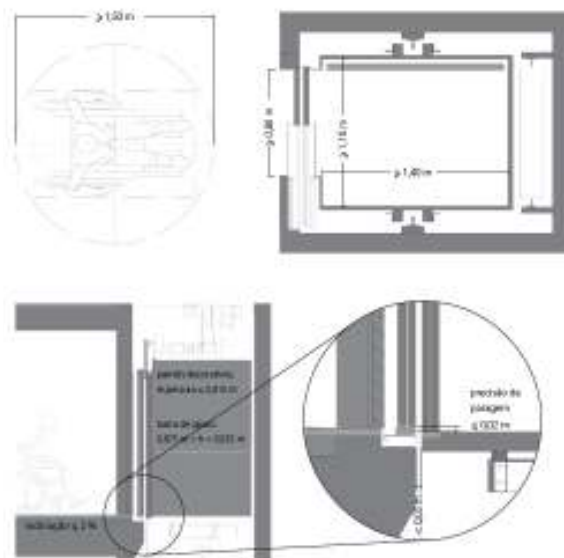


Figura 12 – Patamares diante da porta dos ascensores

5. Cabinas

As cabines devem possuir as dimensões interiores, medidas entre os painéis da estrutura da cabina, não inferiores a 1,1 m de largura por 1,4 m de profundidade. Assim, devem ser analisados os seguintes atributos (figura 2):

- Largura: Indique se a largura da cabina do ascensor é inferior a 1,10 m;
- Profundidade: Indique se a profundidade da cabina é inferior a 1,40m;
- Nível do piso aquando da paragem: Indique se nível de precisão da paragem relativamente ao nível do piso dos patamares é superior a 0,02m.

6. Barra de apoio

As cabines devem ter pelo menos uma barra de apoio colocada numa parede livre do interior das cabinas situada a uma altura do piso compreendida entre 0,875 m e 0,925 m e a uma distância da parede da cabina compreendida entre 0,035 m e 0,05 m.

Deste modo, indique as seguintes especificações:

- Altura: Indique se barra de apoio está a uma altura do piso compreendida entre 0,875m e 0,925m;
- Distância da parede: Indique se a barra de apoio encontra-se a uma distância da parede da cabina compreendida entre 0,035 e 0,05m.

7. Portas

Devem ser analisados as seguintes características (figura 1 e 2):

- Largura: Indique se a largura da porta é inferior a 0,8m medida entre a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto (figura 2);
- Tipologia: Indique se o elevador possui portas de movimento automático e é de correr horizontalmente;
- Cortina de luz standard: Indique se a porta possui cortina de luz standard (com feixe plano) que imobilize as portas e o andamento da cabina.

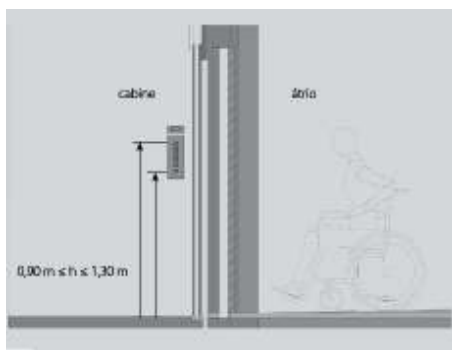


Figura 13 – Porta do elevador

8. Comandos

8.1 Comandos Internos

Os dispositivos de comando dos ascensores devem ser instalados a uma altura, medida entre o piso e o eixo do botão, compreendida entre 0,9 m e 1,2 m quando localizados nos patamares, e entre 0,9 m e 1,3 m quando localizados no interior das cabinas (figura 3).

Assim devem ser analisados as seguintes características:

- Altura: Indique se os comandos internos estão instalados a uma altura compreendida entre 0,9m e 1,3m;
- Sinalização táctica: Indique se os comandos possuem identificação táctil (exemplos: em alto-relevo ou em Braille);
- Sinais visuais: Indique se o comando possui sinal visual indicativo do seu accionamento;
- Sinais sonoros: Verifique a existência de recursos auditivos dentro da cabine do elevador.

8.2 Comandos externos

Refira as seguintes características:

- Altura: Indique se os comandos externos estão instalados a uma altura compreendida entre 0,9m e 1,2m;
- Sinalização táctica: Indique se os comandos possuem identificação táctil (exemplos: em alto-relevo ou em Braille);
- Sinais visuais: Indique se o comando possui sinal visual indicativo do seu accionamento.

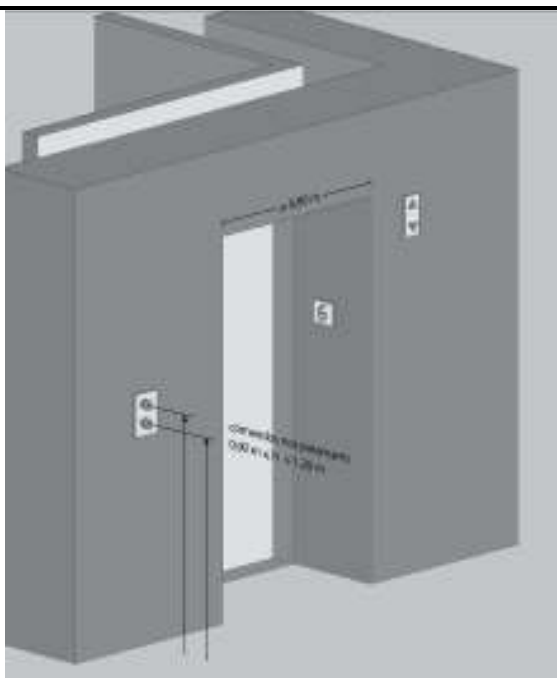



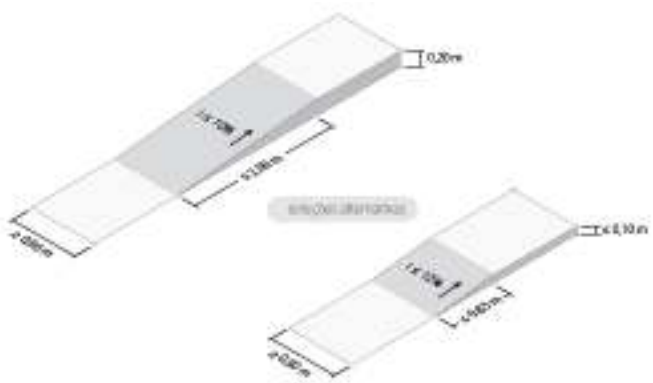
Figura 14 – Comandos nos patamares

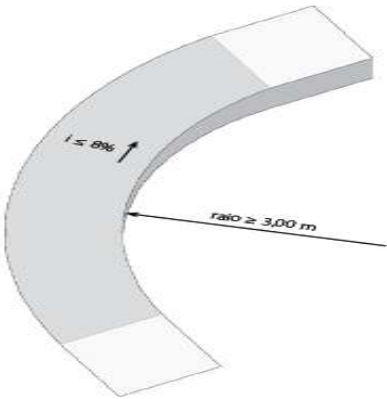
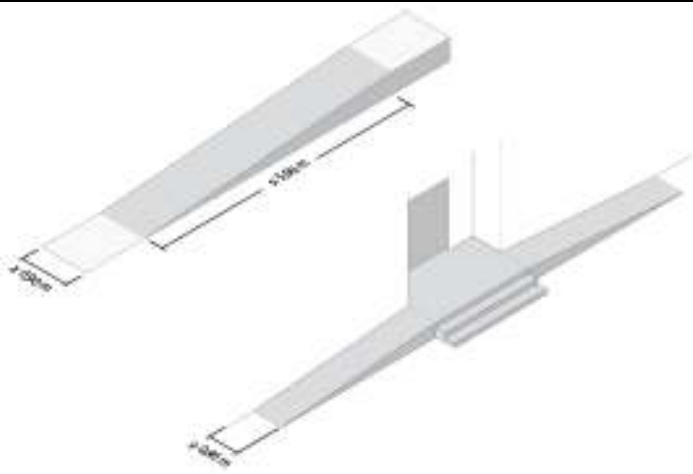

9. Sinalização

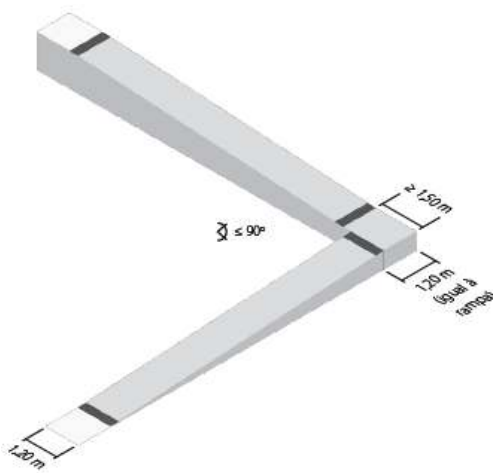
Indique se existe sinalização visual e sonora indicativa do piso de paragem

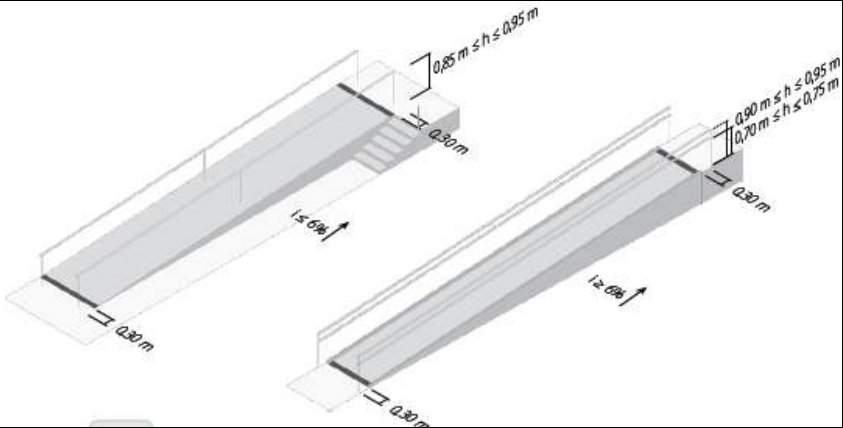
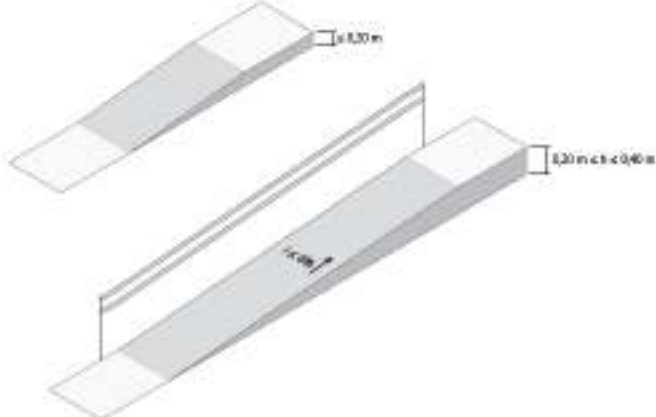
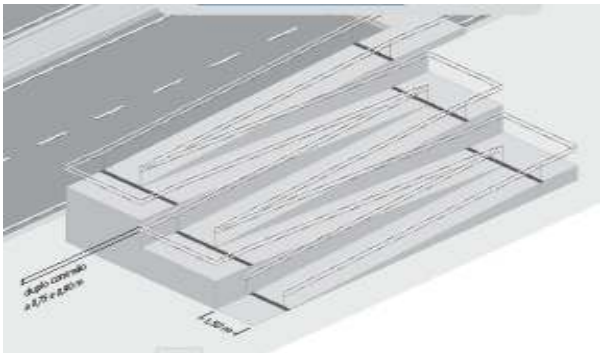
Rampas

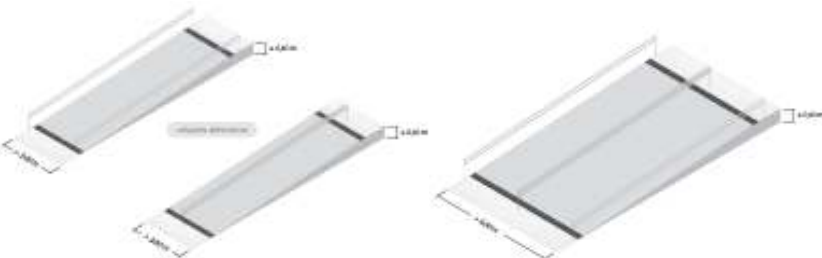
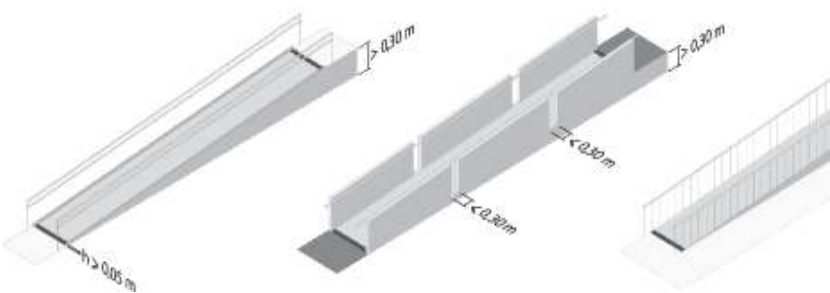
Anexo 16 – Rampas – Categorizações

| | | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível |
|----------------|------|--|--|
| Inclinação | | <p>Rampa com inclinação prevista numa das seguintes situações ou valores interpolados dos indicados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ter uma inclinação não superior a 6 %, vencer um desnível não superior a 0,6 m e ter uma projecção horizontal não superior a 10 m; 2) Ter uma inclinação não superior a 8 %, vencer um desnível não superior a 0,4 m e ter uma projecção horizontal não superior a 5 m.  | |
| | | <p>Excepção: No caso de edifícios sujeitos a obras de alteração ou conservação, se as limitações de espaço impedirem a utilização de rampas com uma inclinação não superior a 8%, as rampas podem ter inclinações superiores se satisfizerem uma das seguintes situações ou valores interpolados dos indicados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ter uma inclinação não superior a 10%, vencer um desnível não superior a 0,2 m e ter uma projecção horizontal não superior a 2 m; 2) Ter uma inclinação não superior a 12%, vencer um desnível não superior a 0,1 m e ter uma projecção horizontal não superior a 0,83 m.  | Inclinação divergente ao classificado como Acessível Sem Dificuldade |
| Rampa em Curva | Raio | O raio de curvatura \geq a 3 m, medido no perímetro interno da rampa | O raio de curvatura $<$ a 3 m, medido no perímetro interno da |

| | | | |
|-----------|--|--|--|
| | | | rampa |
| | Inclinação | <p>Inclinação > a 8%</p>  <p>Inclinação ≤ a 8%</p> | |
| Largura | Rampa Geral | <p>Largura ≥ 1,2</p> <p>Excepto:</p> <p>a) Se a projecção horizontal ≤ 5 m - ≥ 0,9;</p> <p>b) Se existirem duas rampas para o mesmo percurso - ≥ 0,9</p> | <p>Largura < 1,2, excepto os casos compreendidos como Acessível Sem Dificuldade</p> |
| | |  | |
| | Rampas das passagens de peões desniveladas | <p>Largura ≥ 1,5 m</p>  | Largura < 1,5 m |
| Plataform | Número | As rampas devem possuir plataformas horizontais de descanso: | Sem as plataformas |

| a Horizontal de Descanso | | <div><div><div>1) Na base e no topo de cada lanço, quando tiverem uma projecção horizontal superior ao especificado para cada inclinação;</div><div>2) Nos locais em que exista uma mudança de direcção com um ângulo igual ou inferior a 90°</div></div><div><table><thead><tr><th>inclinação</th><th>projecção horizontal máxima</th><th>desnível máximo</th></tr></thead><tbody><tr><td>6%</td><td>10,00 m</td><td>0,60 m</td></tr><tr><td>8%</td><td>5,00 m</td><td>0,40 m</td></tr><tr><td>10 %</td><td>2,00 m</td><td>0,20 m</td></tr><tr><td>12 %</td><td>0,83 m</td><td>0,10 m</td></tr></tbody></table></div></div> | inclinação | projecção horizontal máxima | desnível máximo | 6% | 10,00 m | 0,60 m | 8% | 5,00 m | 0,40 m | 10 % | 2,00 m | 0,20 m | 12 % | 0,83 m | 0,10 m | de descanso estipuladas |
|-----------------------------------|--|---|---|-----------------------------|-----------------|----|---------|--------|----|--------|--------|------|--------|--------|------|--------|--------|----------------------------|
| | inclinação | projecção horizontal máxima | desnível máximo | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6% | 10,00 m | 0,60 m | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8% | 5,00 m | 0,40 m | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 % | 2,00 m | 0,20 m | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 % | 0,83 m | 0,10 m | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Largura | Largura ≥ à da rampa | Largura < à da rampa | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compri mento | Comprimento ≥ 1,5 | Comprimento <1,5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Corrimãos | Continu idade | Contínuos ao longo dos vários lanços e patamares de descanso e paralelos ao piso da rampa | Descontínuo e não paralelos | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Prolong amento do Topo e da Base | Prolongamento ≥ 0,3 m na base e no topo da rampa | Prolongamento < 0,3 m na base e no topo da rampa | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Altura do Piso | Rampa com $i \leq 6$ e com pelo menos um elemento preênsil a uma altura entre 0,85 m e 0,95 m | Rampa com $i \leq 6$ e sem elemento preênsil ou com elemento a uma altura < 0,85 m e > 0,95 m | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Rampa com $i > 6$ com duplo corrimão e com elemento preênsil a uma altura entre 0,7 e 0,75 m, medida verticalmente entre o piso da rampa e o seu bordo superior | Rampa com $i > 6$ sem duplo corrimão e sem elemento preênsil ou com elemento a uma altura < 0,7 e > 0,75 m, medida verticalmente entre o piso da rampa e o seu bordo superior | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | |  | |
| Número | Corrimãos em ambos os lados | | O corrimão não obedece as situações estipuladas como acessíveis |
| | <p>Excepção: se vencerem um desnível não superior a 0,2 m podem não ter corrimãos, ou se vencerem um desnível compreendido entre 0,2 m e 0,4 m e não tiverem uma inclinação superior a 6% podem ter apenas corrimãos de um dos lados</p>  | | |
| Rampa nas passagens de peões desnivelada | <p>Ter corrimãos duplos situados, respectivamente, a alturas da superfície da rampa de 0,75 m e de 0,9 m</p>  | | Sem corrimão ou corrimão com altura da superfície das rampas < 0,75 m e > 0,9 m |

| | | | |
|--------------------|---|---|---|
| | Rampa na via pública para vencer um desnível de > 0,4 m | <p>Corrimãos na via pública que obedçam aos seguintes especificidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> Corrimãos de ambos os lados ou um duplo corrimão central, se a largura da rampa for superior a 3 m; Corrimãos de ambos os lados e um duplo corrimão central, se a largura da rampa for superior a 6 m  | Corrimãos na via pública que não obedçam às especificações consideradas acessíveis |
| Sinalização Táctil | | Possuir faixas com diferenciação de textura e cor contrastante no início e no fim da rampa | Não possuir faixas com diferenciação de textura ou cor contrastante no início e no fim da rampa |
| Protecção | Rampas e as plataformas horizontais de descanso com desníveis relativamente aos pisos adjacentes > 0,1 m e que vençam desníveis > a 0,3 m | <p>Rampas ladeadas por pelo menos um dos seguintes tipos de elementos de protecção:</p> <ol style="list-style-type: none"> Rebordos laterais com uma altura não inferior a 0,05 m; Paredes ou mureis sem interrupções com extensão superior a 0,3 m; Guardas com um espaçamento entre elementos verticais não superior a 0,3 m; Extensão lateral do pavimento da rampa com uma dimensão não inferior a 0,3 m do lado exterior ao plano do corrimão; Outras barreiras com uma distância entre o pavimento e o seu limite mais baixam não superior a 0,05 m  | Rampas sem algum dos elementos de protecção exigidos |

Anexo 17 - Ficha de Observação das Rampas

Rampa
Características
Tipo

A. Interna Externa

B. Rampa em curva Rampa Rectilínea Rampas em switch-backs

Numero de rampas para o mesmo percurso

Existência de elementos e textura

Estado do pavimento

| Dimensionamento | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Corrimãos | Altura | Medidas (m) | | | | Largura | | | | | |
| | | Prolongamento do topo | <input type="text"/> | Contínuo | <input type="text"/> | | Rampa em curva | Raio da Curva | <input type="text"/> | | |
| | | | <input type="text"/> | | Duplo | <input type="text"/> | | | <input type="text"/> | | |
| | Prolongamento da base | <input type="text"/> | Número | <input type="text"/> | | Protecção | | <input type="text"/> | | | |
| Inclinação (%) | Segmento 1 | <input type="text"/> | Segmento 3 | <input type="text"/> | Segmento 5 | <input type="text"/> | | Plataformas horizontais de descanso intermédias | Largura (m) | Comprimento (m) | |
| | Segmento 2 | <input type="text"/> | Segmento 4 | <input type="text"/> | Segmento 6 | <input type="text"/> | | | | | |
| Projecção Horizontal | | Largura (m) | Comprimento (m) | | Largura (m) | Comprimento (m) | | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | Segmento.... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | | Largura (m) | Comprimento (m) | | Largura (m) | Comprimento (m) | | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | Segmento1 | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento 5 | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Desnível a vencer | Segmento 2 | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento 6 | <input type="text"/> | <input type="text"/> | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | | | | | | | | | | | |
| Plataformas horizontais de descanso | Topo | Largura (m) | | Comprimento (m) | | | Plataf. de mudanças de direcção | Segmento ... | Largura (m) | Comprimento (m) | |
| | | <input type="text"/> | | <input type="text"/> | | | | | <input type="text"/> | <input type="text"/> | |
| | | <input type="text"/> | | <input type="text"/> | | | | | <input type="text"/> | <input type="text"/> | |
| | Base | <input type="text"/> | | <input type="text"/> | | | | Segmento ... | <input type="text"/> | <input type="text"/> | |

Anexo 18 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Rampas

1. Rampa

Indique onde se localiza a rampa. Ex: IT 1 - Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré; no 2º segmento de 7m.

2. Características

Mencione alguma observação que não esteja contemplada pela matriz. Ex. rampa obstruída pela existência de obstáculos (mobiliário urbano, papelarias, etc.).

3. Tipo

Indique o tipo de rampa observada, relativamente a:

- A- Sua colocação: se é uma rampa localizada no interior ou exterior do meio edificado.

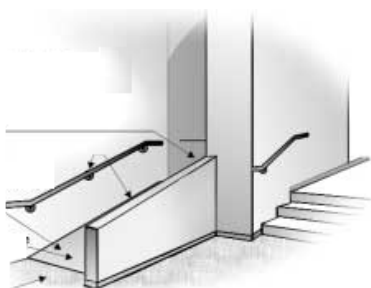


Figura 1 - Rampa interna

- B- Formato que apresentada como ilustra as imagens que se seguem:

- Rampa em curva

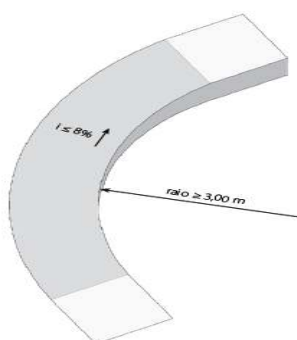


Figura 2 - Recta em curva

- Rampa rectilínea

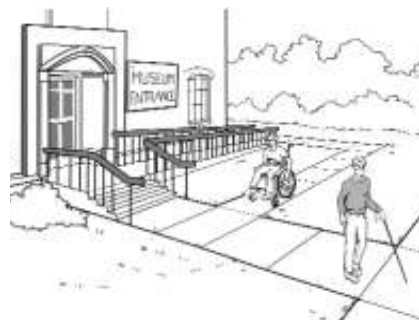


Figura 3 - Recta rectilínea

- Recta em *switch-back*

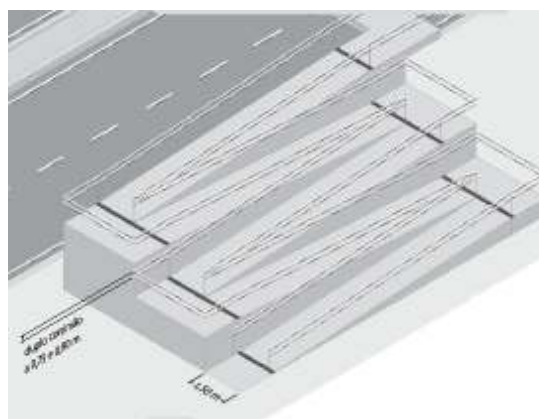


Figura 4 - Recta em *switch-back*

4. Número de rampas para o mesmo percurso

Indique o número de rampas existentes para efectuar o mesmo percurso.

5. Material da Superfície

Indique o tipo de material que reveste a rampa, ex. calçada portuguesa.

6. Estado do pavimento

Descreva o estado do piso e dos seus revestimentos tendo em conta as seguintes dimensões:

- 4) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal;
- 5) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes;
- 6) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal;
- 7) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m;

- 8) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado).

7. Existência de elementos e texturas no pavimento

Ter os limites da rampa, no seu início fim, assinalados por alteração da textura ou pintura com cor contrastante relativamente ao pavimento adjacente.

8. Corrimãos

Relativamente aos corrimãos da rampa deverá ser medidos:

- 5) Altura: indique a altura do elemento preênsil medido verticalmente entre o piso da rampa e o seu bordo superior;
- 6) Prolongamento do topo: Refira a medida do elemento preênsil que se estende para além da rampa na sua extremidade superior;
- 7) Prolongamento da base: Refira a medida do elemento preênsil que se estende para além da rampa na sua extremidade inferior;
- 8) Número: Refira o número de corrimãos;
- 9) Duplo: Mencione se a rampa possui duplo corrimão;
- 10) Contínuo: Contínuos ao longo dos vários lanços e patamares de descanso e paralelos ao piso da rampa



Figura 5 - Corrimãos da rampa

9. Raio da curva

Se existirem rampas em curva, indique o raio da curva, medido no perímetro interno da rampa (ver figura n.º2).

10. Inclinação (%)

Indique a percentagem de inclinação da rampa em cada segmento da mesma (projecção horizontal), como demonstra a figura n.º6.

11. Projecção Horizontal

Indique o comprimento da projecção horizontal da rampa, conforme ilustra a figura n.º6.

12. Desnível a vencer

Indique a medida do desnível a vencer pela rampa (m), de acordo com a figura n.º6.

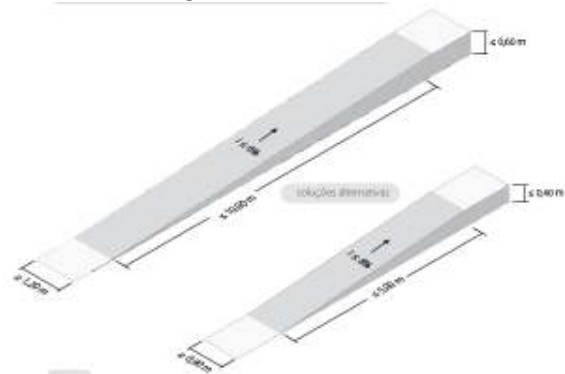


Figure 6 - Dimensionamento da rampa (projecção horizontal, desnível a vencer e inclinação)

13. Plataforma Horizontal de descanso

Indique o dimensionamento da plataforma horizontal de descanso no topo e na base da rampa tendo em conta as seguintes grandezas (ver figura 7):

- a. Largura;
- b. Comprimento.

14. Plataformas de descanso intermédias

Prossiga a medição da plataforma de descanso intermédia para cada segmento, relativamente a (ver figura 7):

- a) Largura;
- b) Comprimento.

15. Plataformas de mudança de direcção

Prossiga a medição da plataforma de mudança de direcção com um ângulo de 90° graus, relativamente a (ver figura 7):

- a) Largura;
- b) Comprimento.

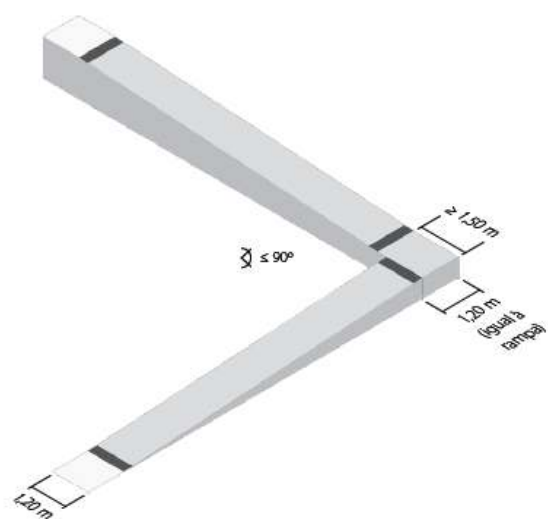


Figura 7 - Plataforma horizontal de descanso

do lado exterior ao plano do corrimão;

- 10) Outras barreiras com uma distância entre o pavimento e o seu limite mais baixam não superior a 0,05 m

Refira se a rampa possui pelo menos um daqueles elementos de protecção.

16. Protecção

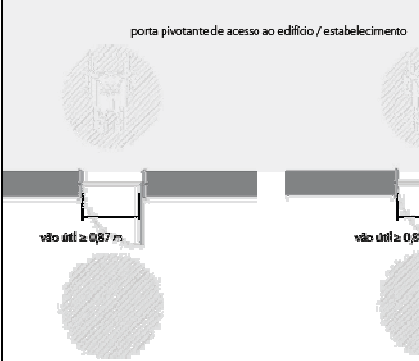
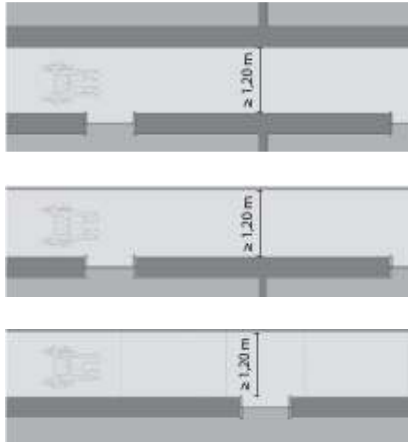
Rampas ladeadas por pelo menos um dos seguintes tipos de elementos de protecção:

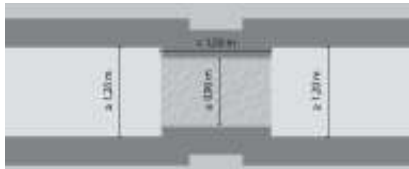
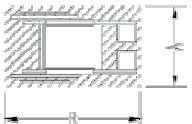
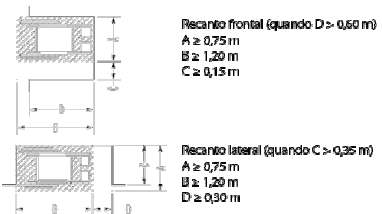
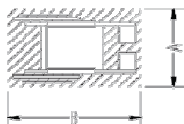
- 6) Rebordos laterais com uma altura não inferior a 0,05 m;
- 7) Paredes ou mureis sem interrupções com extensão superior a 0,3 m;
- 8) Guardas com um espaçamento entre elementos verticais não superior a 0,3 m;
- 9) Extensão lateral do pavimento da rampa com uma dimensão não inferior a 0,3 m







Estações de Metro


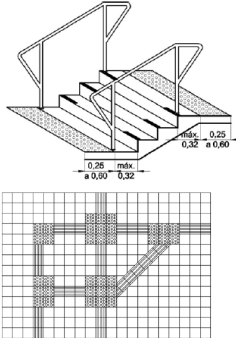
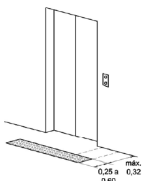

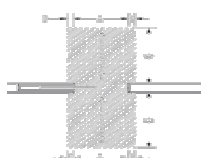
Anexo 19 - Estações de Metro - Categorizações

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível |
|-----------------------------|-----------------|---|---|--|---|
| Estado do Piso | | Pavimento estável, durável e firme, sendo estes atributos entendidos como: 7) Estável – não se desloca quando sujeita às acções mecânicas decorrentes do uso normal; 8) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes; 9) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal. | Piso com dois dos atributos | Piso com apenas um atributo | Piso sem estes três atributos |
| Continuidade e Regularidade | | Percurso contínuo e regular, sendo estes atributos entendidos como: 5) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m; 6) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado). | Piso com apenas um destes atributos | | Piso sem estes atributos |
| Obstáculos | | Não possui obstruções que constituíam um impeditivo à circulação em todo o percurso até à carruagem | Possui obstáculos temporários | | Possui obstáculos temporários e permanentes à circulação em todo o percurso até à carruagem |
| Átrio | Zona de manobra | Átrios com zonas de manobra para rotação de 360° no lado exterior e interior das portas | Átrios com zonas de manobra para rotação de 180° no lado exterior e interior das portas | Átrios com zonas de manobra para rotação de 90° no lado exterior e interior das portas | Átrios sem zonas de manobra para rotação no lado externo e interno das portas |

| | | | | | |
|----------------------------------|---------------------|---|---|--|---|
| | Portas | <p>Portas de entrada/saída dos edifícios e estabelecimentos com largura útil $\geq 0,87$ m, medida entre a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto; se a porta for de batente ou pivotante deve considerar-se a porta na posição aberta a 90°</p>  | | | <p>Portas de entrada/saída dos edifícios e estabelecimentos com largura útil $< 0,87$ m, medida entre a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto; se a porta for de batente ou pivotante deve considerar-se a porta na posição aberta a 90°</p> |
| | Desnível na entrada | <p>Rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, existir escadaria na via pública Acessível Sem Dificuldade complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias)</p> | | | <p>Rampas com Classificação de Não Acessível ou escadaria na via pública Não Acessível e não complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias)</p> |
| Patamares, galerias e corredores | Largura | <p>Largura $\geq 1,2$ m</p>  | <p>Largura entre 1,10 e 1,20 m, se o seu comprimento for inferior a 1,5 m e se não derem acesso a portas laterais de espaços acessíveis</p> | <p>Largura entre 0,9 e 1,10 m, se o seu comprimento for inferior a 1,5 m e se não derem acesso a portas laterais de espaços acessíveis</p> | <p>Largura $< 0,9$ m</p> |

| | | | | | |
|--|---------------------|--|--|--|--|
| | | <p>Excepção: Podem existir trocos dos patamares, galerias ou corredores com uma largura não inferior a 0,9 m, se o seu comprimento for inferior a 1,5 m e se não derem acesso a portas laterais de espaços acessíveis</p>  | | | |
| | Zona de permanência | <p>A zona livre para o acesso e a permanência dentro do meio edificado deve ter dimensões que satisfaçam o definido em seguida:</p>  <p>Zona livre A \geq 0,75 m B \geq 1,20 m</p> <p>Alternativa: Se a zona livre estiver situada num recanto que confina a totalidade ou parte de três dos seus lados numa extensão superior ao indicado, deve existir um espaço de manobra adicional conforme definido em seguida:</p>  <p>Recanto frontal (quando D \geq 0,60 m) A \geq 0,75 m B \geq 1,20 m C \geq 0,15 m</p> <p>Recanto lateral (quando C \geq 0,35 m) A \geq 0,75 m B \geq 1,20 m D \geq 0,30 m</p> | | | <p>Sem zona de permanência</p>  <p>A < 0,75 m B < 1,20 m</p> |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------|--|---|----|-----|----|----|-----|---|----|-----|----|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|---|----|-----|--|---|---|
| | | <div><div>Zona de mudança de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas com e sem deslocamento</div><div><div>Rotação de 90º</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td></tr><tr><td>B</td><td>IV</td></tr><tr><td>C</td><td>IV</td></tr></table></div></div><div><div>Rotação de 180º</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td></tr><tr><td>B</td><td>IV</td></tr></table></div></div><div><div>Rotação de 360º</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td></tr></table></div></div></div> | A | IV | B | IV | C | IV | A | IV | B | IV | A | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zona de manobra | <div><div>Zona de manobra para mudança de direcção sem deslocamento</div><div><div>Mudança de direcção de 90º</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>B</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>C</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>D</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr></table></div><div><div>Mudança de direcção de 180º</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>B</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>C</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>D</td><td>IV</td><td>2,1</td></tr><tr><td>E</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr></table></div><div><div>Mudança de direcção de 180º em "T"</div><div><table><tr><td>A</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>B</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>C</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr><tr><td>D</td><td>IV</td><td>0,1</td></tr></table></div></div><div>Zona de manobra para mudança de direcção com deslocamento</div></div></div></div> | A | IV | 0,1 | B | IV | 0,1 | C | IV | 0,1 | D | IV | 0,1 | A | IV | 0,1 | B | IV | 0,1 | C | IV | 0,1 | D | IV | 2,1 | E | IV | 0,1 | A | IV | 0,1 | B | IV | 0,1 | C | IV | 0,1 | D | IV | 0,1 | Existência de zonas de manobra de rotação ou mudança de direcção de 180° | Existência de zonas de manobra de rotação ou mudança de direcção de 90° | Sem zonas de manobra para mudança de direcção ou zona de manobra de rotação |
| A | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | IV | 2,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | IV | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <div>Excepção: Se a largura dos patamares, galerias ou corredores for inferior a 1,2 m, devem ser localizadas zonas de manobra que permitam a rotação de 360° ou a mudança de direcção de 180° em T, de modo a não existirem trocos do percurso com uma extensão superior a 10 m</div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | |
|---|-------------------------------------|--|--|--|---|
| | |  | | | |
| Sinalética | Mobiliário | Sinalização visual, sonora e tátil de identificação do mobiliário existente no equipamento por um período de tempo duradouro ou limitado respectivamente | Existência de dois tipos de sinalização | Existência de apenas um dos tipos de sinalização | Sem sinalização |
| | Direcção | Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da direcção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos do um edifício | Existência de dois tipos de sinalização | Existência de apenas um dos tipos de sinalização | Sem sinalização |
| | |  <p>Sinalização tátil indicativa de direcção</p>  <p>Sinalização tátil de identificação de mobiliário</p> | | | |
| Torquinetes | Dispositivo de validação de títulos | <p>Altura entre 0,3 e 1,40 m</p>  <p>Alcance lateral (quando C ≤ 0,30 m) A ≥ 0,30 m B ≤ 1,40 m</p> | | | Altura < 0,4 e > 1,2 m |
| | Largura do canal | <p>Canal com largura ≥ 0,80 m</p>  <p>Porta de correr A ≥ 0,80 m B ≥ 1,10 m C ≥ 1,10 m D ≥ 0,10 m E ≥ 0,10 m</p> | | | Largura < 0,75 m |
| Máquina de venda de títulos automáticos | | Classificação de Acessível Sem Dificuldade | Classificação de Acessível Com Dificuldade | Classificação de Acessível Só com Ajuda | Classificação de Não Acessível |
| Desnível | | Rampa ou ascensores com classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, de escada Acessível Sem Dificuldade complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade | | | Rampa ou ascensores com classificação de Não Acessível ou, quando isto não for possível, de escada Não Acessível ou desprovidas por |

| | | | | | |
|--------------------|-----------------------------------|---|--|---|---|
| | | | | | dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade |
| Cais | Largura | Largura $\geq 1,2$ m | Largura entre 1,10 e 1,20 m, se o seu comprimento for inferior a 1,5 m e se não derem acesso a portas laterais de espaços acessíveis | Largura entre 0,9 e 1,10 m, se o seu comprimento for inferior a 1,5 m e se não derem acesso a portas laterais de espaços acessíveis | Largura < 0,9 m |
| | Desnível do piso face à carruagem | Desnível < 0,02 m | Desnível entre 0,02 e 0,05 m | Desnível entre 0,05 e 0,17 m | Desnível > 0,17 m |
| | Meio de vencer o desnível | Existência de uma rampa Acessível Sem Dificuldade com a extensão, pelo menos, da primeira carruagem para vencer o desnível | | | Sem meio de vencer o desnível |
| Sinalética no cais | Direcção | Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da direcção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos do um edifício | Existência de dois tipos de sinalização | Existência de apenas um dos tipos de sinalização | Sem sinalização |
| | Posição de espera da carruagem | Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da posição de paragem da carruagem acessível ou, na ausência da mesma, da primeira carruagem | Existência de dois tipos de sinalização | Existência de apenas um dos tipos de sinalização | Sem sinalização |
| | Veículo | Sinalização visual, sonora e tátil indicativa da informação relativa ao serviço de transporte prestado | Existência de dois tipos de sinalização | Existência de apenas um dos tipos de sinalização | Sem sinalização |

Anexo 20 - Ficha de Observação das Estações de Metro

1. Características Gerais

1.1 Serviço: _____

1.2 Equipamento: _____

1.3 Público que abrange: _____

1.4 Área de influência: _____

1.5 Ano de construção: _____

1.6 Itinerário _____

1.7 Características: _____

2. Entrada

2.1 Local:

2.2 Desníveis

2.2.1 Rampa de acesso – Ficha de Observação das Rampas

2.2.2 Escadas – Ficha de Observação das Escadarias

2.2.3 Ascensores – Ficha de Observação dos Ascensores

2.2.4 Tecnologia alternativa: Sim ☐ Não ☐

2.2.4.1 Qual?

| Tecnologia | Existência |
|-----------------------------------|------------|
| Cadeiras-elevador de escadas | |
| Plataformas-elevador de escada | |
| Plataformas verticais | |
| Trepador de escadas de tracção | |
| Trepador de escadas de equilíbrio | |
| Escada elevador | |

2.3 Personalização:

2.4 Sinalética:

Aplicação e formas de comunicação e sinalização

| | Visual | Táctil | Sonora |
|-------------|--------|--------|--------|
| Direccional | | | |
| Mobiliário | | | |

3. Átrios

3.1 Zona de manobra

3.1.1 Zona de manobra exterior:

3.1.2 Zona de manobra interior:

3.2 Portas de entrada/saída do edifício

3.2.1 Largura útil:

4. Patamares, galerias e corredores

4.1 Dimensionamento: Ficha de Observação de Patamares, Galerias e Corredores

4.2 Mudança de níveis

4.2.1 Rampas internas: Ficha de Observação das Rampas

4.2.2 Escadas Internas – Ficha de Observação das Escadarias

4.2.3 Ascensores: Ficha de Observação dos Ascensores

4.3 Máquinas automáticas de venda de títulos

4.3.1 Rota acessível: Sim ☐ Não ☐

4.3.2 Área de aproximação: Sim ☐ Não ☐

4.3.3 Comandos e controlos

4.3.3.1 Altura do piso:

4.3.3.2 Distância da face frontal externa do equipamento:

4.3.4 Dispositivo de retirada e inserção do produto

4.3.4.1 Altura do piso:

4.3.4.2 Distância da face frontal externa do equipamento:

4.3.5 Teclas numéricas

4.3.5.1 Referência tátil (Braille ou alto-relevo):

4.3.5.2 Arranjo do teclado (n.º1 no canto superior esquerdo, n.º5 no centro):

4.4 Torniquetes

4.4.1 Largura:

4.4.2 Dispositivo de retirada e inserção dos títulos

4.4.2.1 Altura do piso:

4.4.3 Dispositivo de validação dos títulos

4.4.3.1 Altura do piso:

5. Caís

5.1 Largura:

5.2 Desníveis face a carruagem

5.2.1 Altura:

5.2.2 Meio de vencer:

5.2.2.1 Rampas: Sim ☐ Não ☐

5.2.2.2 Tecnologia alternativa: Sim ☐ Não ☐

5.2.2.2.1 Qual?

5.3 Personalização:

5.4 Sinalética:

Aplicação e formas de comunicação e sinalização

| | | Visual | Táctil | Sonora |
|-------------------|-------------------------|--------|--------|--------|
| Equipamento/espço | Direccional | | | |
| Acessibilidade | Local de Posicionamento | | | |
| | Chegada do veículo | | | |

6. Estado do piso e seus revestimentos:

Estável ☐

Durável..... ☐

Firme ☐

Contínuo (sem juntas com profundidade superior a 0,005m)... ☐

Regular ☐

7. Obstáculos em qualquer momento do percurso?

7.1 Qual:

7.2 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda?

Sim ☐ Não ☐

Observações:

Anexo 21 - Formulário Explicativo das Fichas de Observação das Estações de Metro**1. Características Gerais**

A preencher pelo investigador.

2. Entrada**a) Local**

Refira se o percurso acessível é coincidente com o percurso dos restantes utilizadores. Caso não seja coincidente, indique a localização da entrada acessível (exemplo: traseiras do edifício, garagem, elevador na Avenida da Liberdade).

2.1 Desníveis**a) Rampa de acesso**

Preenchimento do Anexo 17

b) Escadas

Preenchimento do Anexo 11

c) Ascensores

Preenchimento do Anexo 14

d) Tecnologia alternativa

Refira se existe algum tipo de meio para vencer o desnível. Se existe, indique qual.

3. Personalização

Preencher pelo investigador

Verificação da existência de serviço de atendimento personalizado.

4. Sinalética

Refira se possui elementos visuais, tácteis e sonoros na sinalização do equipamento e mobiliário.

Considera-se “sinalética direccional” toda a sinalização indicativa da direcção de um percurso ou a distribuição espacial dos diferentes elementos do um edifício. Desta forma, temos três tipos de sinalética:

- 1) Visual: Mencione a existência de elementos visuais de direccionamento (exemplo: placas sinaléticas, textos, figuras ou símbolos, etc.);
- 2) Tátil: Indique se possui elementos de

indicação de direccionando na forma de linha-guia ou piso tátil (exemplo na figura 1 e 2);

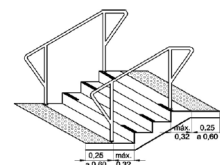


Figura 15 – Sinalização tátil de alerta de escadas

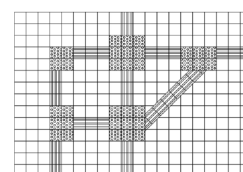


Figura 16 – Composição de sinalização tátil de alerta e direcção – exemplo

- 3) Sonora: Indique se existe recurso auditivos para a indicação do percurso.

Considera-se sinalização de mobiliário, todos os elementos de identificação do mobiliário existente no equipamento por um período de tempo duradouro ou limitado respectivamente. Assim, consireram-se três tipos de sinalética:

- 1) Visual: Mencione a existência de elementos visuais de indicação de mobiliário (exemplo: placas de acessibilidade, placas dos elevadores, etc);
- 2) Tátil: Indique se possui elementos de indicação de mobiliário na forma de linha-guia ou piso tátil (exemplo na figura 3);

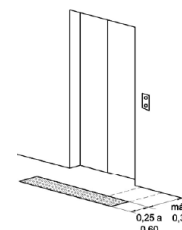


Figura 17 - sinalização tátil de alerta junto a porta do

elevador – exemplo

- 3) Sonora: Verifique a existência de recursos auditivos para a indicação do mobiliário.

5. Átrios**a) Zona de manobra**

Do lado exterior e interior da porta deve ser possível inscrever uma zona de manobra para rotação de 360°.

Indique se é possível inscrever uma zona de manobra exterior ou interior.

b) Portas de entrada/saída do edifício

As portas de entrada/saída devem ser medida entre a a face da folha da porta quando aberta e o batente ou guarnição do lado oposto, se a porta for de batente ou pivotante deve considerar-se a porta na posição aberta a 90°. Indique a largura da porta.

6. Patamares, galerias e corredores**a) Dimensionamento**

Preencha o Anexo 22

b) Mudança de níveis**Rampas internas**

Preenchimento do anexo 17

Escadas Internas

Preenchimento do anexo 11

Ascensores

Preenchimento do anexo 14

7. Máquinas automáticas de venda de títulos**a) Rota acessível**

Mencione se a máquina automática se encontra no percurso acessível.

b) Área de aproximação

Considera-se “área de aproximação” a área que garanta o posicionamento frontal ou lateral em relação ao objecto, como ilustra a figura 4.

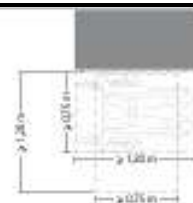


Figura 18 – Área de aproximação frontal e lateral

Se a aproximação ao equipamento de auto-atendimento for frontal, deve existir um espaço livre com uma altura do piso não inferior a 0,7 m e uma profundidade não inferior a 0,3 m, coforme a figura 5.

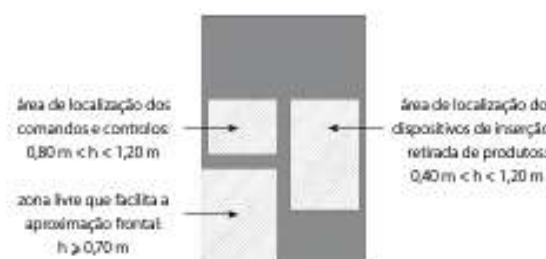


Figura 19 – Aproximação frontal

Indique se está garantida a aproximação frontal ou lateral.

c) Comandos e controlos

Os comandos e controlos devem estar localizados a uma altura do piso compreendida entre 0,8 m e 1,2 m, e a uma distância da face frontal externa do equipamento não superior a 0,3 m (ver figura). Indique a altura em que os comandos se encontram do piso

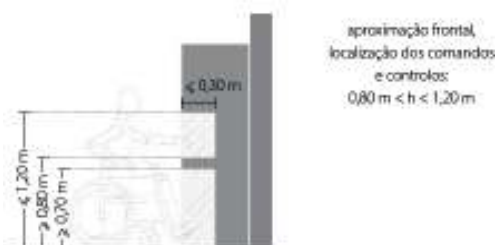


Figura 20 – Comandos e controlos

d) Distância da face frontal externa do equipamento

Indique a distância da face frontal externa do equipamento.

e) Dispositivo de retirada e inserção do produto

Os dispositivos para inserção e retirada de produtos devem estar localizados a uma altura do piso compreendida entre 0,4 m e 1,2 m e a uma distância da face frontal externa do equipamento não superior a 0,3 m, conforme ilustrado na figura 6.

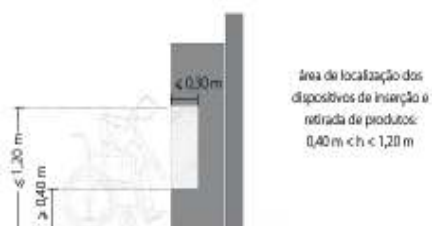


Figura 21 – Dispositivos para inserção e retirada de produtos

Altura do piso

Indique a altura do dispositivo de retirada e inserção do produto (exemplo: bilhetes, recibos, alimentos, etc.).

Distância da face frontal externa do equipamento

Refira a distância da face frontal externa do equipamento.

f) Teclas numéricas

As teclas numéricas devem seguir o mesmo arranjo do teclado, com a tecla do n.º 1 no canto superior esquerdo e a tecla do n.º5 no meio. Estas, devem ser identificadas com referência táctil (exemplos: em alto-relevo ou braille). Como boa prática, recomenda-se ainda que o n.º 0 se encontre por baixo do n.º 8, e este por baixo do 5. Quanto à referência táctil, se os números estiverem bem ordenados, bastará que a tecla do n.º 5 a inclua.

Referência táctil (braille ou alto-relevo)

Indique as teclas numéricas possuem referência táctil.

Arranjo do teclado

Indique se o teclado possui o arranjo com a tecla do n.º 1 no canto superior esquerdo e a tecla do n.º5 no meio.

8. Torniquetes

a) Largura

Indique a largura do canal.

b) Dispositivo de retirada e inserção dos títulos
Altura do piso

Indique a altura do piso dos dispositivos de inserção dos títulos.

c) Dispositivo de validação dos títulos
Altura do piso

Indique a altura do piso dos dispositivos de validação dos títulos.

9. Caís

a) largura

Indique a largura disponível do cais de espera do metro.

b) Desníveis face a carruagem

Indique a altura média do desnivelamento do piso face a carruagem, a contabilizar pela primeira porta da primeira carruagem.

c) Meio de vencer

Rampa

Refira se existe rampa para vencer o desnivelamento face a carruagem.

tecnologia alternativa

Verifique a existência de mecanismos alternativos para vencer o desnivelamento (exemplo: plataformas-elevador de escada, rampa automática nas carruagem, etc.).

Qual?

Especifique qual tecnologia alternativa verificada.

d) sinalética

Ver explicação do ponto 2.4

10. Estado do piso e seus revestimentos

9) Estável – não se desloca quando sujeita às

acções mecânicas decorrentes do uso normal;

10) Durável – não se desgasta pela acção da chuva ou de lavagens frequentes;

11) Firme – não é deformável quando sujeito às acções mecânicas decorrentes do uso normal;

11. Continuidade e Regularidade

3) Contínua – não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m;

4) Regular – possui relevo da superfície do passeio constante e uniforme (não existência de lombas ou piso levantado).

12. Obstáculos em qualquer momento do percurso

Indique as obstruções à continuidade do canal de circulação.

a) 7.2 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda

Considere a possibilidade de um indivíduo com cadeira de rodas contornar o obstáculo com ajuda de uma terceira pessoa. Mencione se existe esta possibilidade.

Observações

Refira as observações relevantes e não contempladas na ficha de observação.

Anexo 22 - Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores

| Equipamento | Largura | Mudança de Direcção (sem deslocamento) | | | | | | Mudança de Direcção (com deslocamento) | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------|--|---|---|--------------|---|--------------|--|---|---|---|-----------------------------|---|---|---|------------------------------------|---|---|---|
| | | Rotação 90° | | | Rotação 180° | | Rotação 360° | Mudança de Direcção de 90° | | | | Mudança de Direcção de 180° | | | | Mudança de direcção de 180° em "T" | | | |
| | | A | B | C | A | B | A | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Anexo 23 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação dos Patamares, Galerias e Corredores

1. Equipamento

Identifique o equipamento em análise

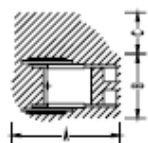
2. Patamares, galerias e corredores

Indique que o equipamento está composto por patamares, galerias e corredores acessíveis segundo as indicações abaixo explicitadas.

3. Zona de manobra para mudança de direcção sem deslocamento

Se nos percursos pedonais forem necessárias mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas sem deslocamento, as zonas de manobra devem ter dimensões que satisfaçam o definido em seguida:

Rotação de 90°



A \geq 1,20 m

B \geq 0,75 m

C \geq 0,45 m

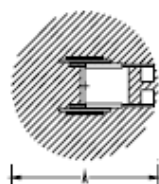
Rotação de 180°



A \geq 1,50 m

B \geq 1,20 m

Rotação de 360°



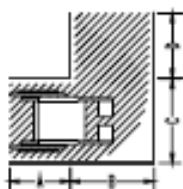
A \geq 1,50 m

Figura 8 - Zona de manobra para mudança de direcção sem deslocamento

4. Zona de manobra para mudança de direcção com deslocamento

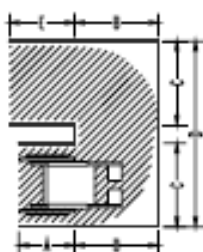
Se nos percursos pedonais forem necessárias mudanças de direcção de uma pessoa em cadeira de rodas com deslocamento, as zonas de manobra devem ter dimensões que satisfaçam o definido em seguida:

Mudança de direcção de 90°



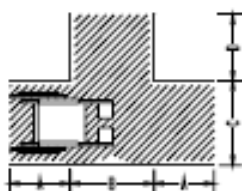
| | | | |
|---|---|------|---|
| A | ≥ | 0,60 | m |
| B | ≥ | 0,90 | m |
| C | ≥ | 0,90 | m |
| D | ≥ | 0,70 | m |

Mudança de direcção de 180°



| | | | |
|---|---|------|---|
| A | ≥ | 0,60 | m |
| B | ≥ | 0,90 | m |
| C | ≥ | 0,90 | m |
| D | ≥ | 2,00 | m |
| E | ≥ | 0,70 | m |

Mudança de direcção de 180° em "T"

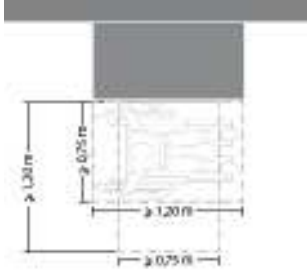
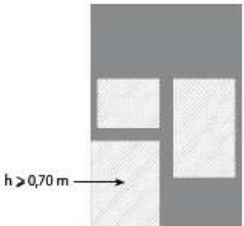
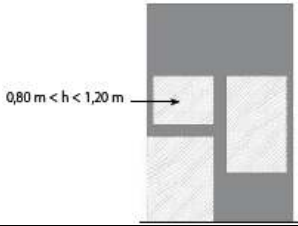
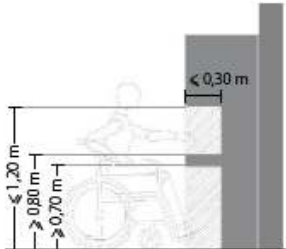


| | | | |
|---|---|------|---|
| A | ≥ | 0,60 | m |
| B | ≥ | 0,90 | m |
| C | ≥ | 0,90 | m |
| D | ≥ | 0,60 | m |

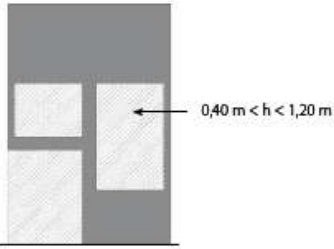
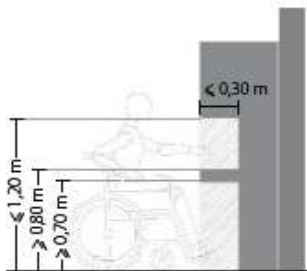
Figura 9 – Zona de manobra para mudança de direcção com deslocamento

Máquina Automática de Venda de Títulos

Anexo 24 - Máquina Automática de Venda de Títulos - Categorização⁴


| | | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível |
|---|--------------------------|---|---|
| Rota Acessível | | Máquina localizada junto a um percurso acessível | |
| Área de Aproximação | | Existências de zona livre que permita a aproximação frontal ou lateral do objectos por uma pessoa em cadeira de rodas  | Ausência de zona livre de aproximação frontal ou lateral |
| Espaço Livre no caso de aproximação frontal | | Zona livre que facilita a aproximação frontal com altura > 0,70 m  | Sem ou com espaço livre de aproximação frontal com altura < 0,7 m |
| Controlo e Comandos | Altura | Área de localização dos comandos e controlos a uma altura do piso compreendida entre 0,8 e 1,2 m  | Área de localização dos comandos e controlos a uma altura < 0,8 m e > 1,2 m |
| | Distância do equipamento | Os controlos e comandos localizados a uma distância da face frontal externa do equipamento ≤ 0,3 m  | Controlos e comandos localizados a uma distância da face frontal externa do equipamento > 0,3 m |

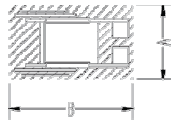
⁴ Parâmetros de observação incluídos na Ficha de Observação das Estações de Metro

| | | | |
|---|--------------------------|---|---|
| Dispositivo de inserção e retirada do produto | Altura | Os dispositivos para inserção e retirada de produtos localizados a uma altura do piso compreendida entre 0,4 m e 1,2 m  | Área de localização dos comandos e controlos a uma altura < 0,4 m e > 1,2 m |
| | Distância do equipamento | Os dispositivos para inserção e retirada de produtos localizados a uma distância da face frontal externa do equipamento \leq a 0,3 m  | Controlos e comandos localizados a uma distância da face frontal externa do equipamento > 0,3 m |
| Teclas numéricas | Arranjo | Arranjo do teclado com a tecla do n.º 1 no canto superior esquerdo e a tecla do n.º 5 no meio | Arranjo de teclas desordenado |
| | Sinalização Táctil | Teclas identificadas com referência táctil (exemplos: em alto-relevo ou Braille). Se os números estiverem bem ordenados, bastará que a tecla do nº 5 inclua a referência táctil | Teclas sem referência táctil |

Paragens de Autocarro

Anexo 25 - Paragens – Categorização

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível |
|-------------------------------|---|---|--|--|--|
| Passeio com passagem de peões | | Classificação de Acessível Sem Dificuldade | Classificação de Acessível Com Dificuldade | Classificação de Acessível Só Com Ajuda | Classificação de Não Acessível |
| Obstáculos | | Não possui obstruções que constituíam um impeditivo à circulação | Possui obstáculos temporários | | Possui obstáculos permanentes ou as duas tipologias de obstáculos em simultâneo |
| Desnível no acesso à paragem | | Rampas com Classificação de Acessível Sem Dificuldade ou, quando isto não for possível, existir escadaria na via pública Acessível Sem Dificuldade complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) | Rampas com Classificação de Acessível Com Dificuldade ou escadaria na via pública Acessível Com Dificuldade, quando complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) | Rampas com Classificação de Acessível Só Com Ajuda ou escadaria na via pública Acessível Só com Ajuda, quando complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) | Rampas com Classificação de Não Acessível ou escadaria na via pública Não Acessível e não complementadas por dispositivos mecânicos de elevação Acessíveis Sem Dificuldade (ascensores ou plataformas elevatórias, etc.) |
| Abrigo | Altura do Lancil de entrada para o abrigo | Altura $\leq 0,02$ m | Altura entre 0,02 e 0,05 m | Altura entre 0,05 e 0,17 m | Altura $> 0,17$ m |
| | Acesso frontal ou lateral | Largura ≥ 0.80 m | Largura entre 0,77 0,80 - m | Largura entre 0,75 - 0,77 m | Largura $< 0,75$ m  |
| | Zona de perman | A zona livre para o acesso e a permanência dentro das | | | A zona livre para o acesso e a permanência |

| | | | | |
|--|------------------------------------|--|--|--|
| | ência | <p>paragens deve ter dimensões que satisfaçam o definido em seguida:</p>  <p>Zona livre $A > 0,75 \text{ m}$ $B \geq 1,20 \text{ m}$</p> | | <p>dentro das paragens deve ter dimensões que satisfaçam o definido em seguida:</p> <p>$A < 0,75 \text{ m}$ $B < 1,20 \text{ m}$</p> |
| | Espaço para aproximação do veículo | Espaço de 5 m para a frente e 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de pessoas | | Espaço de aproximação do autocarro inferior a 5 m para a frente e inferior a 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de pessoas. |
| | Informação Disponível | Indicação das carreiras acessíveis e os respectivos horários. | | Ausência de indicações relativas às carreiras acessíveis |

Anexo 26 - Ficha de Observação das Paragens

1. Características Gerais

1.1 Serviço: _____

1.2 Público que abrange: _____

1.3 Área de influência: _____

1.4 Itinerário: _____

2. Abrigo

2.1 Existência:

Sim ☐ Não ☐ (avance para a pergunta 3.)

2.2 Entrada

2.2.1 Altura do lancil:

2.2.2 Espaço livre frontal para a entrada no abrigo:

2.2.3 Espaço livre lateral para a entrada no abrigo:

2.3 Espaço interior

2.3.1 Largura livre:

2.3.2 Comprimento livre:

2.4 Abrigo obstrui o passeio acessível:

Sim ☐ Não ☐

3. Paragem sem abrigo

3.1 Placa informativa obstrui o passeio:

Sim ☐ Não ☐

4. Acesso à paragem

4.1 Acesso por rampa – Ficha de Observação da Rampa

4.2 Acesso por escada – Ficha de Observação de Escadaria na Via Pública

4.3 Mecanismo mecânico de vencer o desnível?

5. Espaço para aproximação:

Sim ☐ Não ☐

6. Informação nas paragens

6.1. Linhas: Sim ☐ Não ☐

6.2 Horários: Sim ☐ Não ☐

7. Obstáculos no acesso à paragem

7.1 Obstáculos permanentes:

Árvores ☐

Placas de sinalização ☐

Difusores sonoros ☐

Toldos ☐

Mobiliário urbano ☐

Bocas-de-incêndio ☐

Caleiras sobrelevadas ☐

Caixas de electricidade ☐

Papeleiras ☐

Outros ☐

Qual? _____

7.1.1 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda?

Sim ☐

Não ☐

7.2 Obstáculos temporários

Obras ☐

Outros ☐

Qual? _____

7.2.1 Há possibilidade de vencer esses obstáculos com ajuda?

Sim ☐

Não ☐

8. Passeio – Ficha de observação dos passeios

Observações:

Anexo 27 - Formulário Explicativo da Ficha de Observação das Paragens**1. Características gerais**

Preencher pelo investigador

2. Abrigo**2.1 Existência**

Entende-se por “abrigo” qualquer tipo de cobertura das paragens. Caso tratar de uma paragem sem abrigo avance para a pergunta 3.

2.2 Entrada

Considera-se “entrada” o acesso para dentro do abrigo.

2.2.1 Altura do lancil

Na presença de um degrau, indique a altura do lancil (ver figura 1).

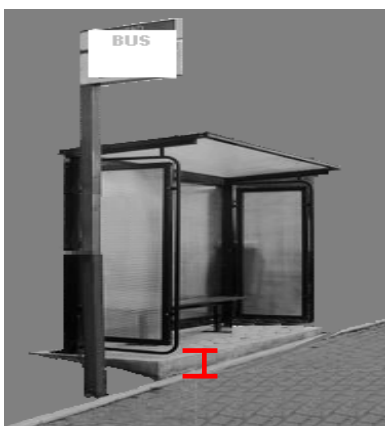


Figura 10 – Paragem de autocarro

2.2.2 Espaço para a entrada

Indique a largura do passeio livre para o acesso ao abrigo (lateral e frontal), conforme ilustra a figura 2.



Figura 11 – Espaço para a entrada da paragem

2.3 Espaço interior

Considera-se o espaço interno da paragem, indique a largura e comprimento do espaço livre para a permanência de uma cadeira de rodas.



Figura 12 – Espaço interior

2.4 Abrigo obstrui o passeio

Considera-se obstrução do passeio quando a paragem constitui um impeditivo à circulação (existência de passeio com largura inferior a 0,09m).

3. Paragem sem abrigo

Consideram-se paragens sem abrigo as paragens que se encontram representadas apenas por elementos de identificação não cobertos (ex. placa informativa).

3.1. Placa Informativa obstrui o passeio.

Refira se a placa informativa da paragem constitui um obstáculo a continuidade do canal de circulação (largura do passeio inferior a 0,09 m).

4. Acesso à paragem

Situação em que a paragem encontra-se desnivelada.

4.1. Acesso pelo passeio em rampa

Existência de rampa para o acesso a paragem (não contemplamos as rampas de acesso ao passeio). Preencha a ficha de observação das rampas.

4.2 Acesso por escada

Existência de escadas para o acesso a paragem (não contemplamos o degrau de acesso ao passeio). Preencha a ficha de observação das escadarias.

5. Espaço para aproximação

Segundo o Código da Estrada, o espaço de 5 m

para a frente e 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de pessoas

Verifique a existência de espaço para aproximação do autocarro a paragem sem qualquer tipo de obstáculos a colocação da rampa de acesso ao autocarro.



Figura 13 – Paragem de espaço para aproximação, exemplo 1*



Figura 14 - Paragem de espaço para aproximação, exemplo 2*



Figura 15 - Paragem de espaço para aproximação, exemplo

3*



Figura 16 – Obstáculo a colocação da rampa*

*Fonte:

<http://corgobus.blogspot.com/search/label/Paragens>, consultada em 5 de Abril às 13h46

6. Informação nas paragens

6.1.Linhas

Comprove a existência de informações relativas a existência de autocarros acessíveis a efectuar a carreira.

6.2 Horário

Comprove a existência de informações relativas ao horário dos autocarros acessíveis a efectuar a carreira.

7. Obstáculos

Indique as obstruções à continuidade do canal de circulação por um período de tempo duradouro.

8. Passeios

Preencha a ficha de observação dos passeios

Observações

Refira as observações relevantes e não contempladas na ficha de observação.

Análise de Dados

Anexo 28 – Análise dos Passeios

Gráfico 19 – Passeios da via pública – Classificação Geral

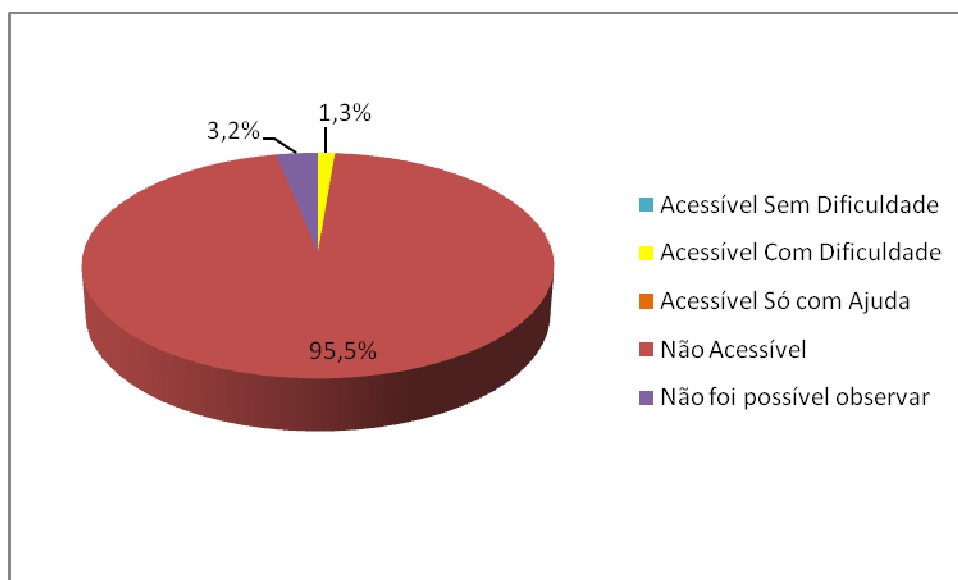


Gráfico 20 - Passeios na via pública - Classificação Sem Sinalização Táctil

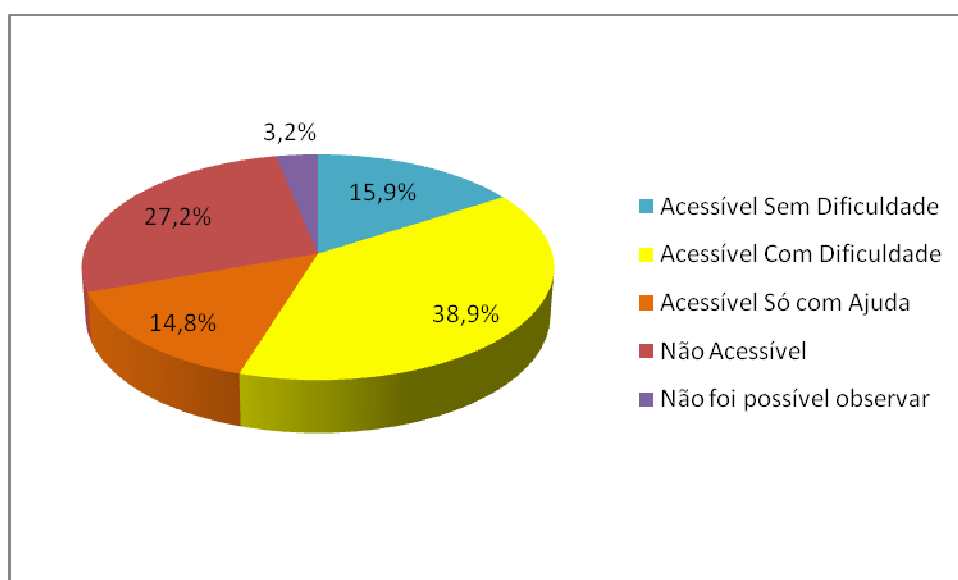


Tabela 32 – Atributos dos passeios da via pública

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|--|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Largura | Frequência | 267 | 57 | 17 | 32 | 5 |
| | Percentagem | 70,6 | 15,1 | 4,5 | 8,5 | 1,3 |
| Continuidade e regularidade | Frequência | 254 | 90 | | 24 | 10 |
| | Percentagem | 67,2 | 23,8 | | 6,3 | 2,6 |
| Inclinação | Frequência | 126 | 132 | 61 | 49 | 10 |
| | Percentagem | 33,33 | 34,92 | 16,14 | 12,96 | 2,65 |
| Obstáculos | Frequência | 296 | 39 | | 30 | 13 |
| | Percentagem | 78,3 | 10,3 | | 7,9 | 3,4 |
| Estado do Piso | Frequência | 351 | 2 | 0 | 15 | 10 |
| | Percentagem | 92,9 | 0,5 | 0,0 | 4,0 | 2,6 |
| Sinalização táctil | Frequência | 6,0 | | | 361,0 | 11,0 |
| | Percentagem | 1,6 | | | 95,5 | 2,9 |
| Zona de Manobra | Frequência | 334,0 | | | 39,0 | 5,0 |
| | Percentagem | 88,4 | | | 10,3 | 1,3 |

Anexo 29 – Análise dos passeios - Visão por itinerário

1. Itinerário 1 (Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré)

Gráfico 21 - Passeio no Itinerário1

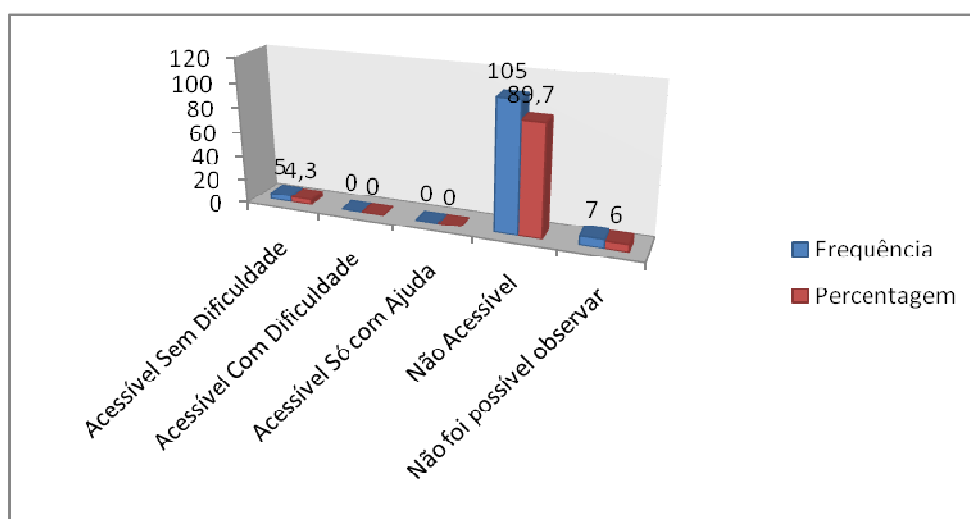


Gráfico 22 - Passeio no IT1 - Classificação Sem Sinalização Táctil

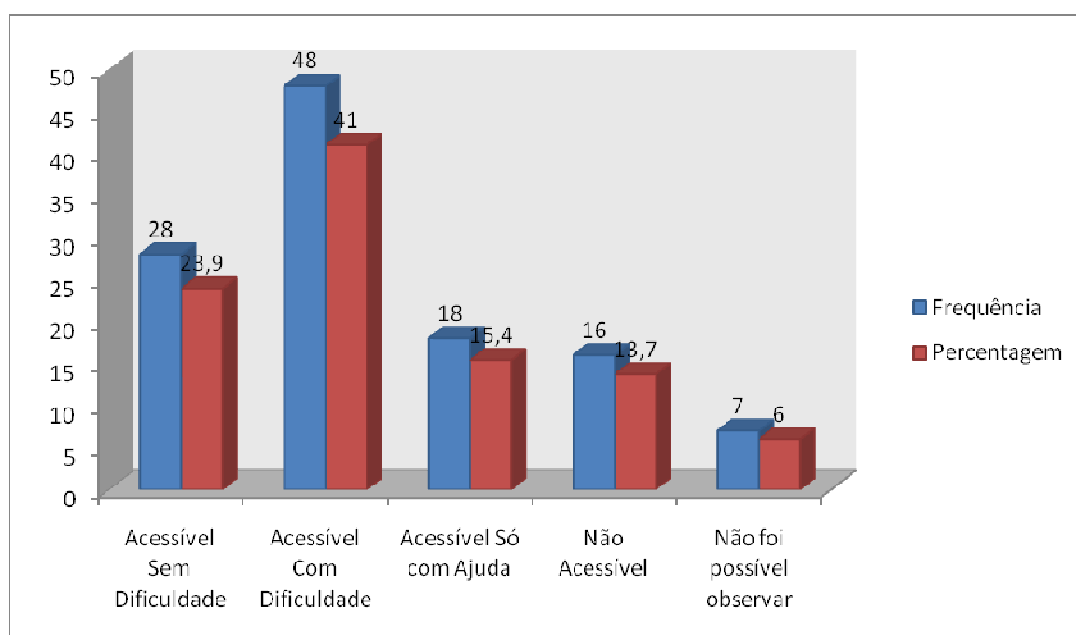
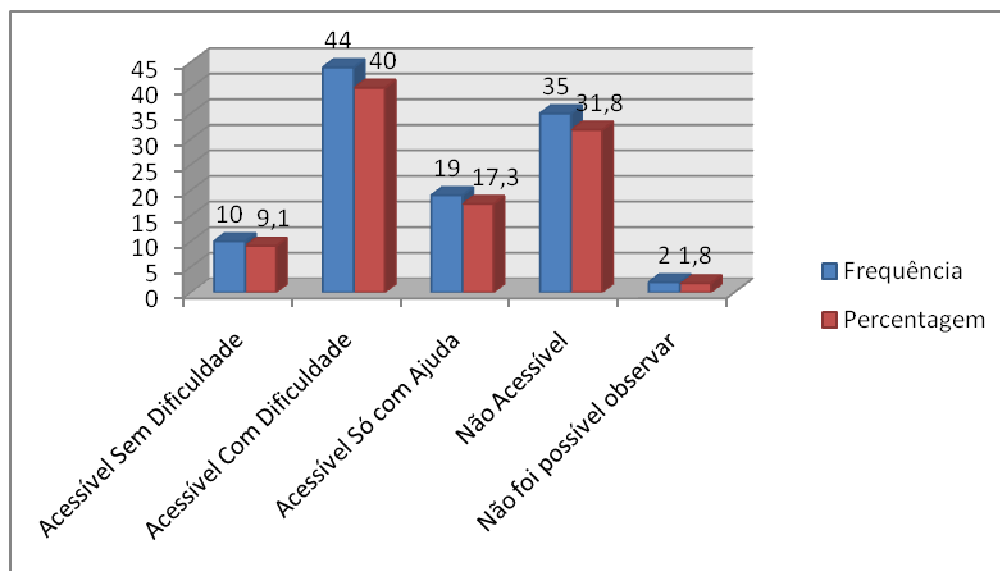


Tabela 33- Atributos dos passeios no IT1

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|--------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Largura | Frequência | 91 | 11 | 5 | 8 | 2 |
| | Percentagem | 77,8 | 9,4 | 4,3 | 6,8 | 1,7 |
| Continuidade e Regularidade | Frequência | 89 | 20 | | 1 | 7 |
| | Percentagem | 76,1 | 17,1 | | 0,9 | 6 |
| Inclinação | Frequência | 44 | 43 | 15 | 8 | 7 |
| | Percentagem | 37,6 | 36,8 | 12,8 | 6,8 | 6 |
| Obstáculos | Frequência | 98 | 9 | | 3 | 7 |
| | Percentagem | 83,8 | 7,7 | | 2,6 | 6 |
| Estado do Piso | Frequência | 110 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| | Percentagem | 94 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 5 | 0 | 0 | 105 | 7 |
| | Percentagem | 4,3 | 0 | 0 | 89,7 | 6 |
| Zona de manobra | Frequência | 107 | | | 8 | 2 |
| | Percentagem | 91,5 | | | 6,8 | 1,7 |

Tabela 34 - Inclinação da via pública no IT1

| Classificação | Inclinação na Direcção do Percurso | | Inclinação na Direcção do Lancil | |
|------------------------------|--|-------------|-------------------------------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem dificuldade | 96 | 82,1 | 53 | 45,3 |
| Acessível Com dificuldade | 6 | 5,1 | 39 | 33,3 |
| Acessível Só com Ajuda | 3 | 2,6 | 14 | 12 |
| Não Acessível | 5 | 4,3 | 4 | 3,4 |
| Não foi possível observar | 7 | 6 | 7 | 6 |

2. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha)**Gráfico 23 - Passeio no IT2 - Classificação Sem Sinalização Táctil****Tabela 35 - Atributos dos passeios no IT2**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar | |
|-----------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|---|
| Largura | Frequência | 94 | 11 | 1 | 4 | 0 | |
| | Percentagem | 85,5 | 10 | 0,9 | 3,6 | 0 | |
| Continuidade e Regularidade | Frequência | 71 | 34 | | 5 | 0 | |
| | Percentagem | 64,5 | 30,9 | | 4,5 | 0 | |
| Inclinação | Frequência | 27 | 36 | 21 | 26 | 0 | |
| | Percentagem | 24,5 | 32,7 | 19,1 | 23,6 | 0 | |
| Obstáculos | Frequência | 88 | 16 | | 4 | 2 | |
| | Percentagem | 80 | 14,5 | | 3,6 | 1,8 | |
| Estado do Piso | Frequência | 105 | 0 | 0 | 5 | 0 | |
| | Percentagem | 95,5 | 0 | 0 | 4,5 | 0 | |
| Sinalização Táctil | Frequência | 0 | | | | 110 | 0 |
| | Percentagem | 0 | | | | 100 | 0 |
| Zona de manobra | Frequência | 106 | | | | | |
| | Percentagem | 96,4 | 3,6 | 0 | | | |

Tabela 36 - Inclinação dos passeios no IT2

| Classificação | Inclinação na Direcção do Percurso | | Inclinação na Direcção do Lancil | |
|---------------------------|------------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem dificuldade | 69 | 62,7 | 38 | 34,5 |
| Acessível Com dificuldade | 15 | 13,6 | 39 | 35,5 |
| Acessível Só com Ajuda | 9 | 8,2 | 17 | 15,5 |
| Não Acessível | 17 | 15,5 | 16 | 14,5 |

3. Itinerário 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos)

Gráfico 24 - Passeio no IT3 - Classificação Sem Sinalização Táctil

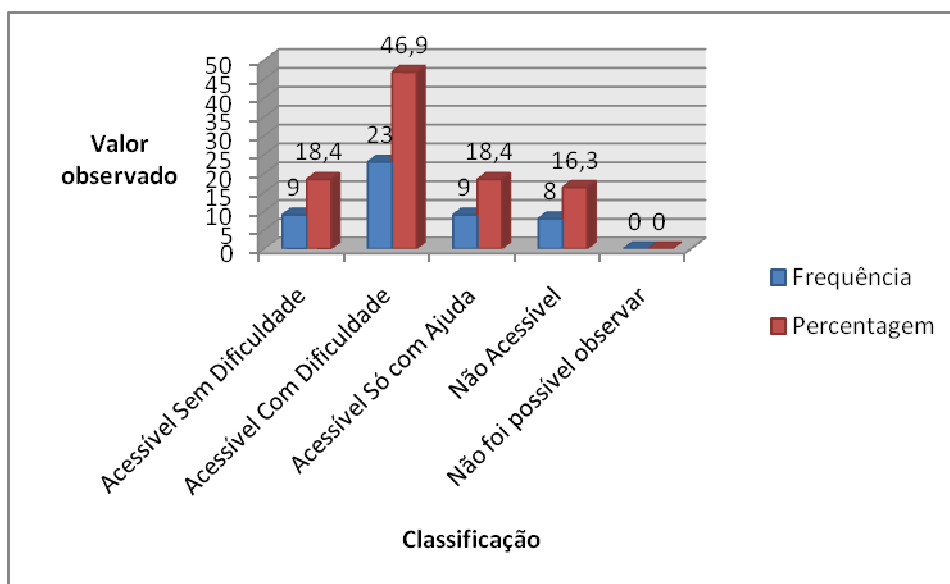
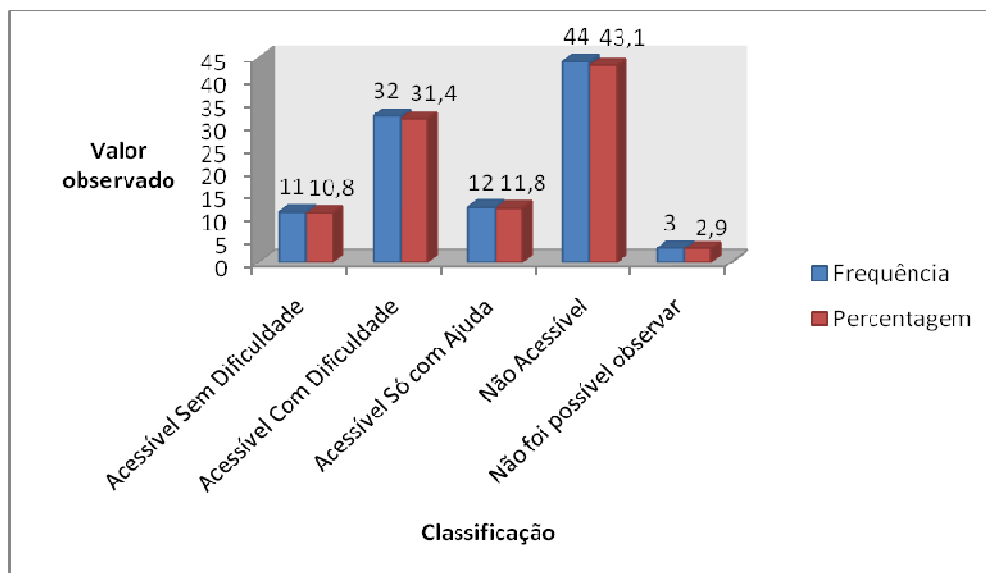


Tabela 37 - Atributos dos passeios no IT3

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-----------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Largura | Frequência | 38 | 7 | 2 | 2 | 0 |
| | Percentagem | 77,6 | 14,3 | 4,1 | 4,1 | 0 |
| Continuidade e Regularidade | Frequência | 30 | 17 | | 2 | 0 |
| | Percentagem | 61,2 | 34,7 | | 4,1 | 0 |
| Inclinação | Frequência | 21 | 17 | 7 | 4 | 0 |
| | Percentagem | 42,9 | 34,7 | 14,3 | 8,2 | 0 |
| Obstáculos | Frequência | 37 | 9 | | 2 | 1 |
| | Percentagem | 75,5 | 18,4 | | 4,1 | 2 |
| Estado do Piso | Frequência | 47 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | Percentagem | 95,9 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 0 | | | 48 | 1 |
| | Percentagem | 0 | | | 98 | 2 |
| Zona de manobra | Frequência | 47 | | | 2 | 0 |
| | Percentagem | 95,9 | | | 4,1 | 0 |

Tabela 38 - Inclinação dos passeios no IT3

| Classificação | Inclinação na Direcção do Percurso | | Inclinação na Direcção do Lancel | |
|------------------------------|--|-------------|-------------------------------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem dificuldade | 45 | 91,8 | 23 | 46,9 |
| Acessível Com dificuldade | 1 | 2 | 18 | 36,7 |
| Acessível Só com Ajuda | 2 | 4,1 | 5 | 10,2 |
| Não Acessível | 1 | 2 | 3 | 6,1 |

4. Itinerário 4 (Entrecampos – Campo Grande – Entrepósito de Transportes)**Gráfico 25 - Passeio no IT4 - Classificação Sem Sinalização Táctil****Tabela 39 - Atributos dos passeios no IT4**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|------------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Largura | Frequência | 44 | 28 | 9 | 18 | 3 |
| | Percentagem | 43,1 | 27,5 | 8,8 | 17,6 | 2,9 |
| Continuidade e Regularidade | Frequência | 64 | 19 | | 16 | 3 |
| | Percentagem | 62,7 | 18,6 | | 15,7 | 2,9 |
| Inclinação | Frequência | 34 | 36 | 18 | 11 | 3 |
| | Percentagem | 33,3 | 35,3 | 17,6 | 10,8 | 2,9 |
| Obstáculos | Frequência | 73 | 5 | | 21 | 3 |
| | Percentagem | 71,6 | 4,9 | | 20,6 | 2,9 |
| Estado do Piso | Frequência | 89 | 1 | 0 | 9 | 3 |
| | Percentagem | 87,3 | 1 | 0 | 8,8 | 2,9 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 1 | | | 98 | 3 |
| | Percentagem | 1 | | | 96,1 | 2,9 |
| Zona de manobra | Frequência | 81 | | | 18 | 3 |
| | Percentagem | 79,4 | | | 17,6 | 2,9 |

Anexo 30 – Análise das passagens de peões

Gráfico 26 – Passagens de peões na via pública – Classificação Geral

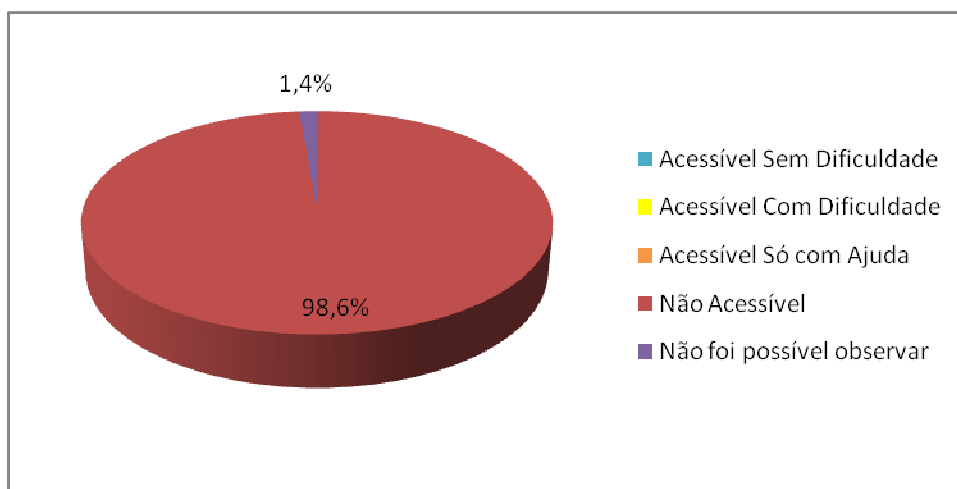


Gráfico 27 – Passagens de Peões na via pública – Classificação Sem Sinalização Táctil

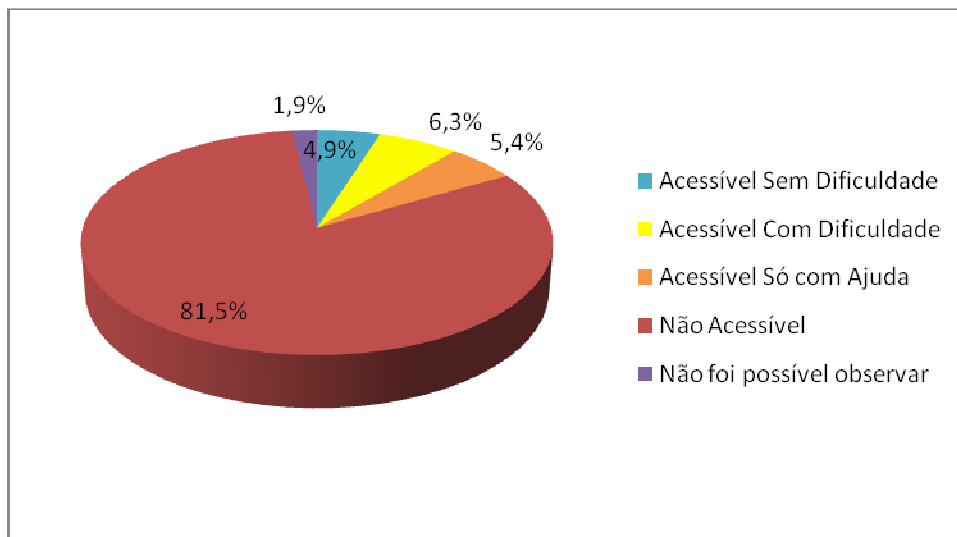


Tabela 40 - Atributos das passagens de peões na via pública

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Lancil | Frequência | 35 | 40 | 28 | 259 | 5 |
| | Percentagem | 9,5 | 10,9 | 7,6 | 70,6 | 1,4 |
| Inclinação | Frequência | 333 | 12 | 8 | 10 | 4 |
| | Percentagem | 90,7 | 3,3 | 2,2 | 2,7 | 1,1 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 0 | | | 363 | 4 |
| | Percentagem | 0 | | | 98,9 | 1,1 |
| Desníveis | Frequência | 365 | | | 2 | 0 |
| | Percentagem | 99,5 | | | 0,5 | 0 |
| Semáforos | Frequência | 147 | 4 | 75 | 136 | 5 |
| | Percentagem | 40 | 1,1 | 20,4 | 37,1 | 1,4 |
| Separadores Centrais | Frequência | 295 | 49 | 13 | 10 | 0 |
| | Percentagem | 80,4 | 12,8 | 3,5 | 3,3 | 0 |

Gráfico 28 - Inclinação das passagens de peões

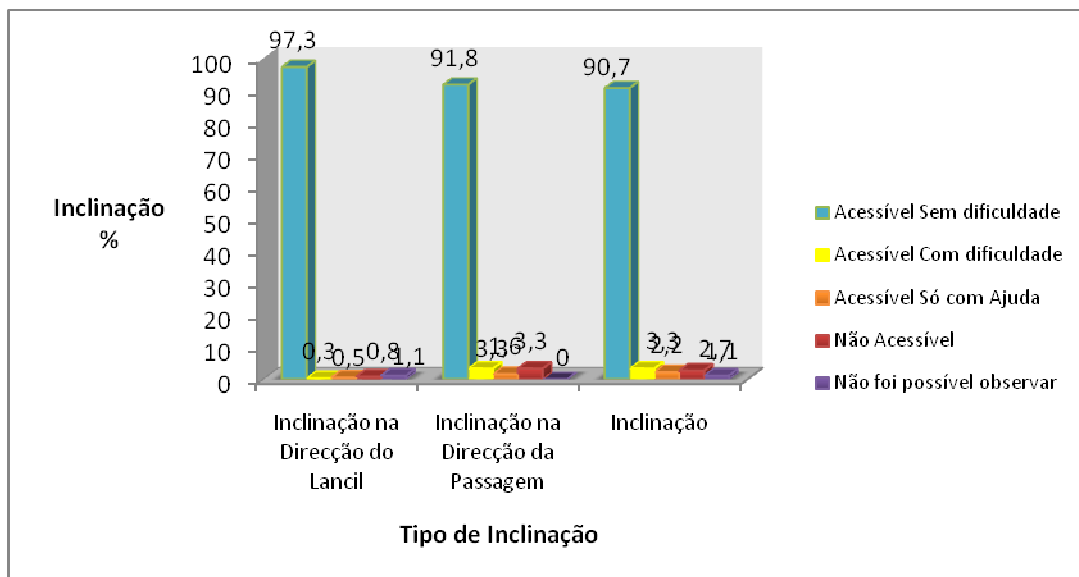


Gráfico 29 – Tipos de Semáforos

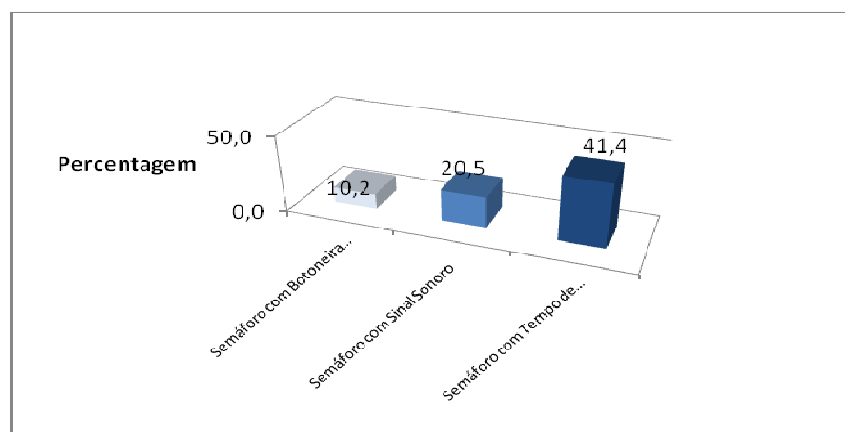


Gráfico 30 - Semáforos

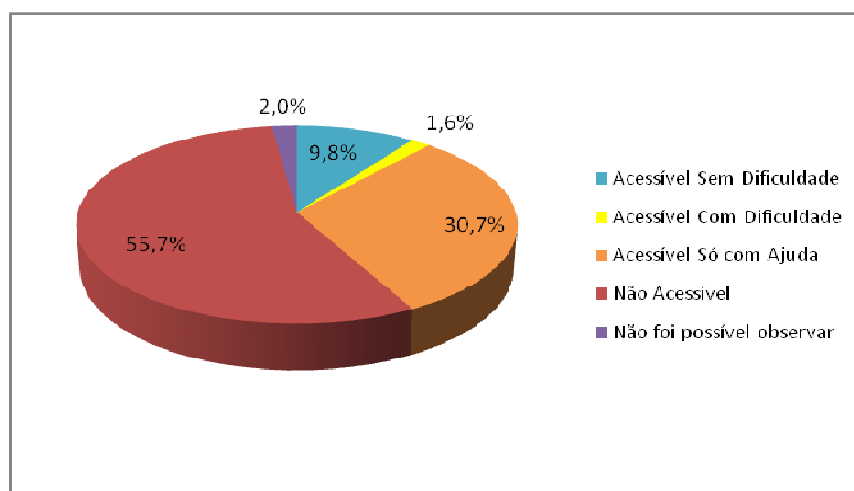


Gráfico 31 – Separadores Centrais

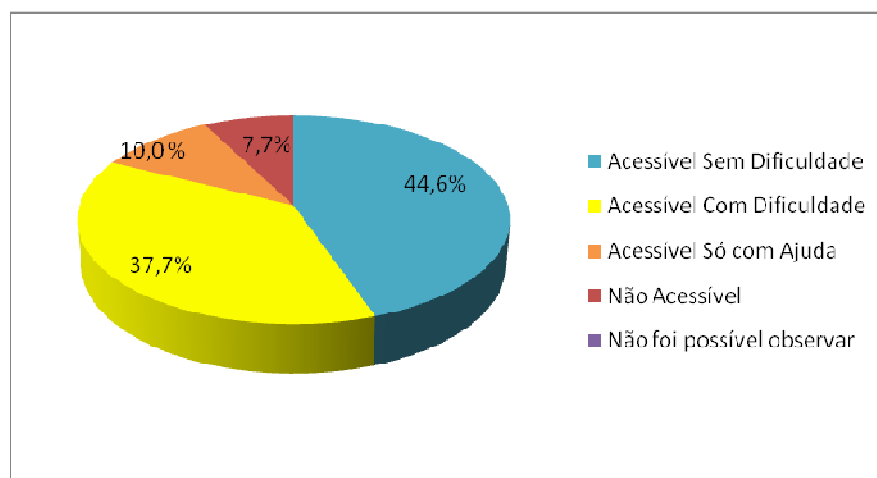


Gráfico 32 - Inclinação dos Separadores Centrais

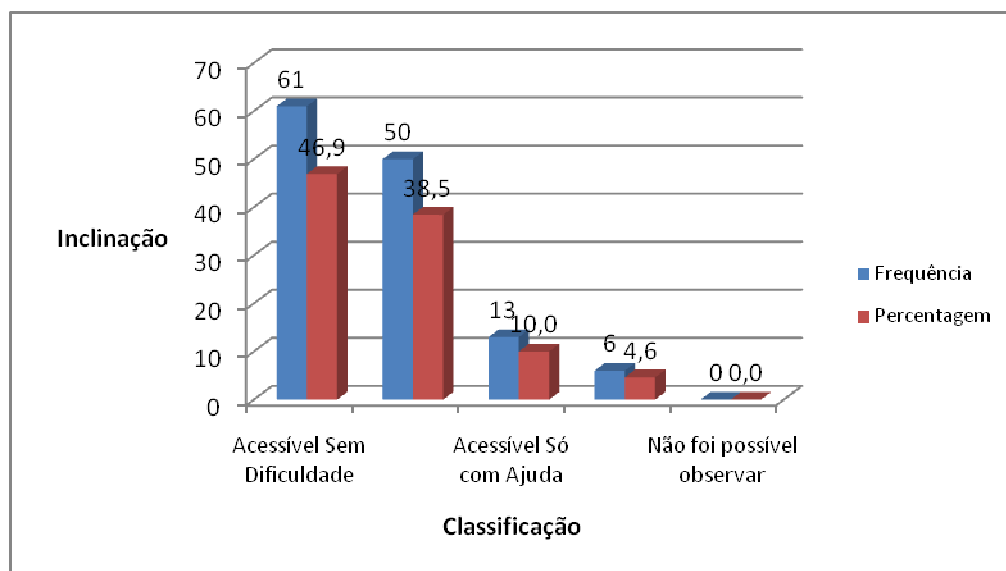
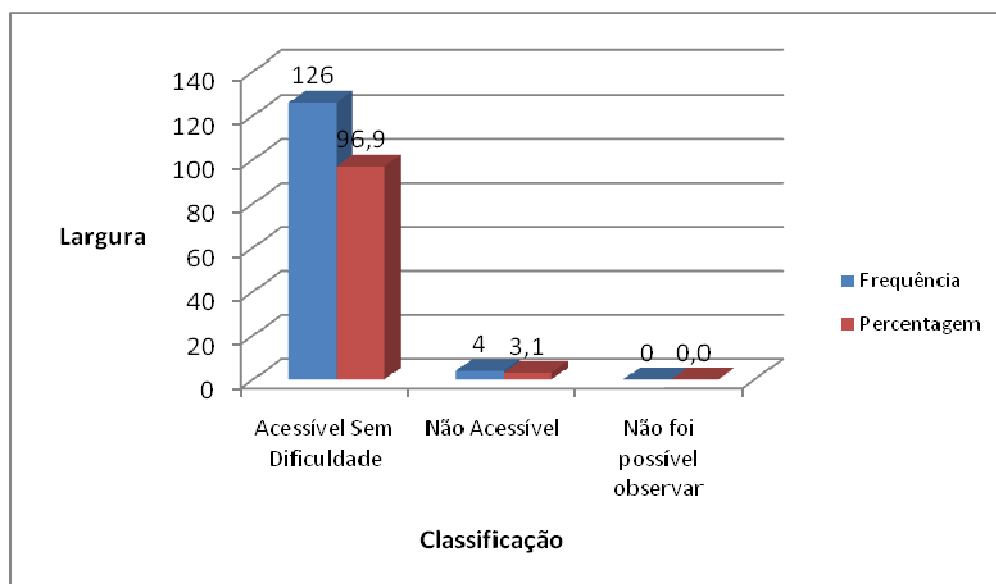


Gráfico 33 - Largura dos Separadores Centrais



Anexo 31 – Análise das passagens de peões – visão por itinerário

1. Itinerário 1 (Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré)

Gráfico 34 - Passagens de Peões no IT1 – Classificação Geral

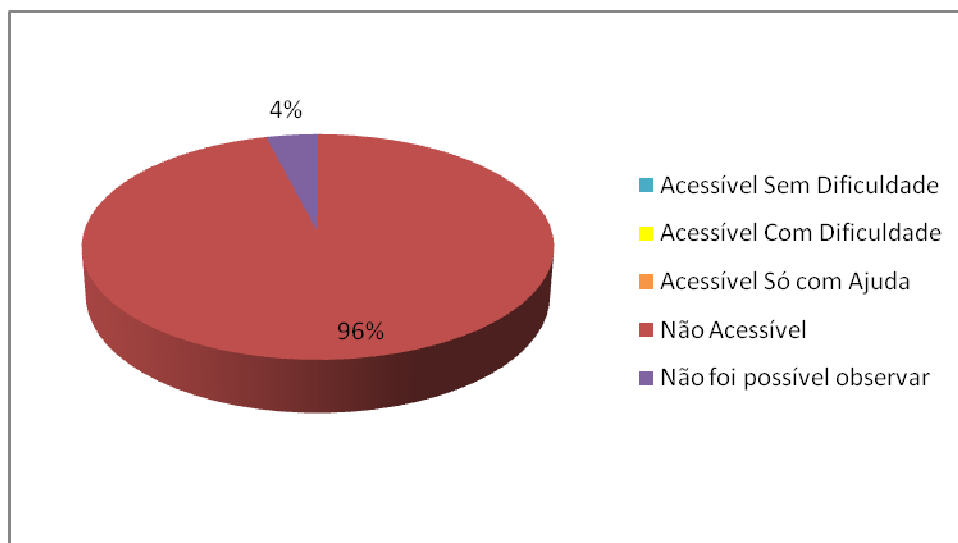


Gráfico 35 - Passagens de Peões no IT1 – Classificação Sem Sinalização Tátil

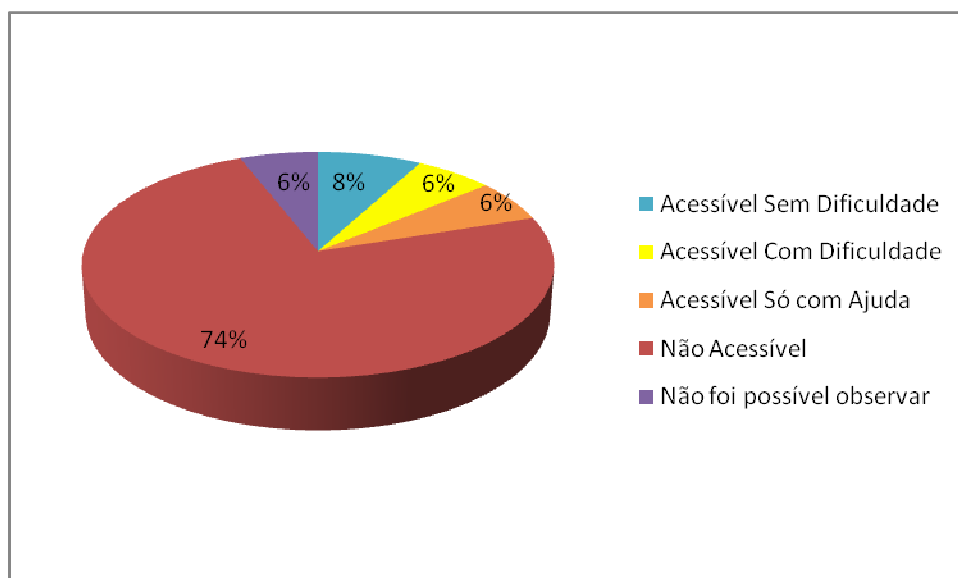


Tabela 41 – Atributos das Passagem de peões do IT1

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|----------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Lancil | 18 | 7 | 8 | 63 | 4 |
| Inclinação | 85 | 4 | 5 | 3 | 3 |
| Sinalização Táctil | 0 | | | 97 | 3 |
| Desníveis | 100 | | | 0 | 0 |
| Semáforos | 43 | 1 | 24 | 28 | 4 |
| Separadores Centrais | 88 | 8 | 1 | 3 | 0 |

Tabela 42 - Inclinação das passagens de peões no IT1

| | Inclinação na Direcção do Lancil | Inclinação na Direcção da Passagem |
|---------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| Classificação | Frequência | |
| Acessível Sem dificuldade | 95 | 87 |
| Acessível Com dificuldade | 0 | 4 |
| Acessível Só com Ajuda | 2 | 3 |
| Não Acessível | 0 | 6 |
| Não foi possível observar | 3 | 0 |

Gráfico 36 - Tipos de semáforos no IT1

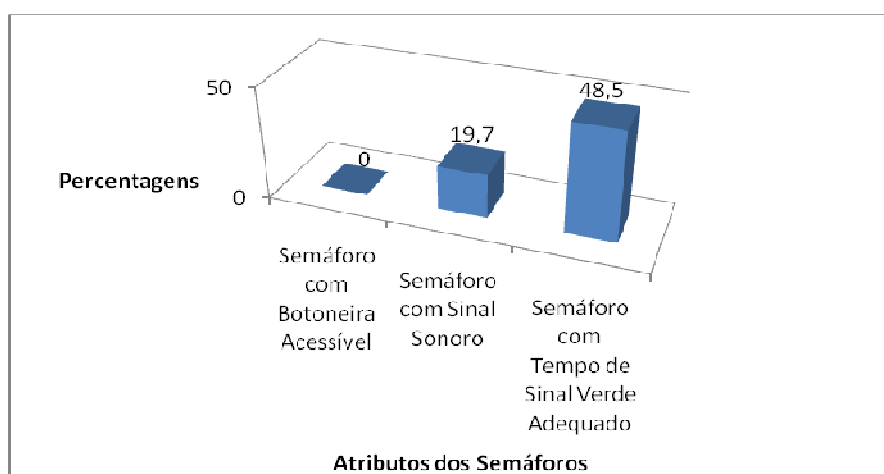


Tabela 43 – Separadores Centrais do IT1

| Classificação | Separadores | |
|---------------------------|-------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 58 | 44,6 |
| Acessível Com Dificuldade | 47 | 36,2 |
| Acessível Só com Ajuda | 13 | 10,0 |
| Não Acessível | 12 | 9,2 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 |
| Total | 130 | 100 |

Tabela 44 – Elementos dos separadores centrais no IT1

| Classificação | Inclinação | | Largura | |
|---------------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 61 | 46,9 | 126 | 96,9 |
| Acessível Com Dificuldade | 50 | 38,5 | | |
| Acessível Só com Ajuda | 13 | 10,0 | | |
| Não Acessível | 6 | 4,6 | 4 | 3,1 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |

2. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha)

Gráfico 37 - Passagens de Peões no IT2 – Classificação Geral

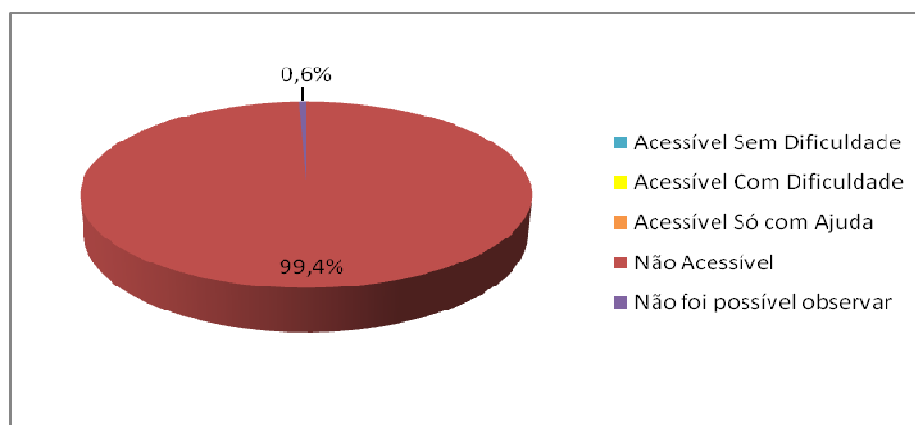


Gráfico 38 - Passagens de Peões no IT2 – Classificação Sem Sinalização Tátil

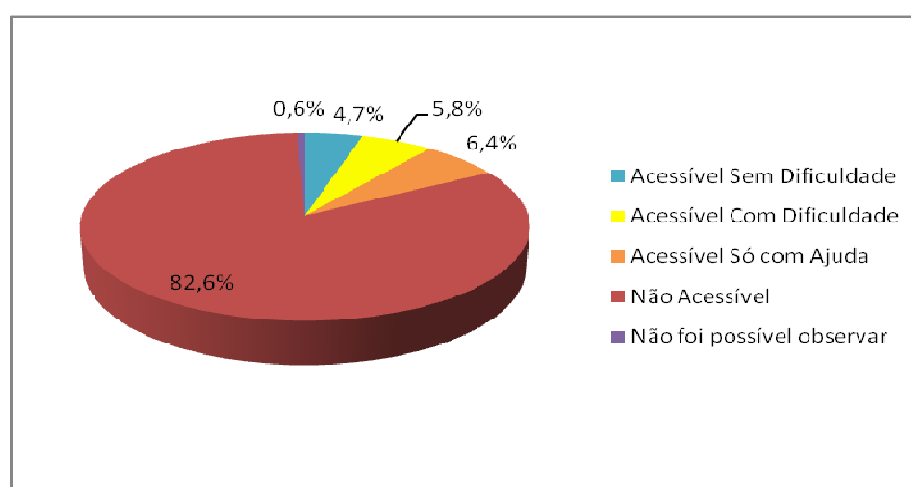
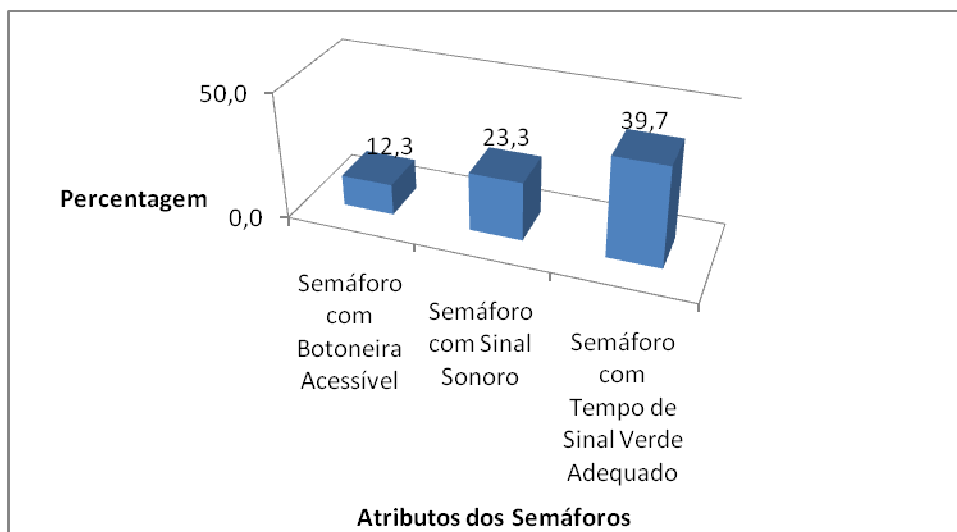


Tabela 45 - Atributos das passagens de peões no IT2

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Lancil | Frequência | 12 | 20 | 14 | 125 | 1 |
| | Percentagem | 7 | 11,6 | 8,1 | 72,7 | 0,6 |
| Inclinação | Frequência | 153 | 8 | 3 | 7 | 1 |
| | Percentagem | 89 | 4,7 | 1,7 | 4,1 | 0,6 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 0 | | | 171 | 1 |
| | Percentagem | 0 | | | 99,4 | 0,6 |
| Desníveis | Frequência | 172 | | | 0 | 0 |
| | Percentagem | 100 | | | 0 | 0 |
| Semáforos | Frequência | 70 | 2 | 30 | 69 | 1 |
| | Percentagem | 40,7 | 1,2 | 17,4 | 40,1 | 0,6 |
| Separadores Centrais | Frequência | 134 | 25 | 9 | 4 | 0 |
| | Percentagem | 77,9 | 14,5 | 5,2 | 2,3 | 0 |

Tabela 46 - Inclinação das passagens de pões no IT2

| Classificação | Inclinação na Direcção do Lancil | | Inclinação na Direcção da Passagem | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------------------------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 167 | 97,1 | 154 | 89,5 |
| Acessível Com Dificuldade | 1 | 0,6 | 8 | 4,7 |
| Acessível Só com Ajuda | 0 | 0 | 3 | 1,7 |
| Não Acessível | 3 | 1,7 | 6 | 3,5 |
| Não foi possível observar | 1 | 0,6 | 1 | 0,6 |

Gráfico 39 – Tipos de Semáforos no IT2**Tabela 47 - Separadores Centrais no IT2**

| | Separadores | |
|---------------------------|-------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 33 | 46,5 |
| Acessível Com Dificuldade | 25 | 35,2 |
| Acessível Só com Ajuda | 9 | 12,7 |
| Não Acessível | 4 | 5,6 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 |
| Total | 71 | 100 |

Tabela 48 - Elementos dos separadores centrais no IT2

| Classificação | Inclinação | | Largura | |
|---------------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 34 | 47,9 | 69 | 97,2 |
| Acessível Com Dificuldade | 25 | 35,2 | | |
| Acessível Só com Ajuda | 9 | 12,7 | | |
| Não Acessível | 3 | 4,2 | 2 | 2,8 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 | 0 | 0 |

3. Itinerário 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos)

Gráfico 40 - Passagens de Peões no IT3 – Classificação Geral

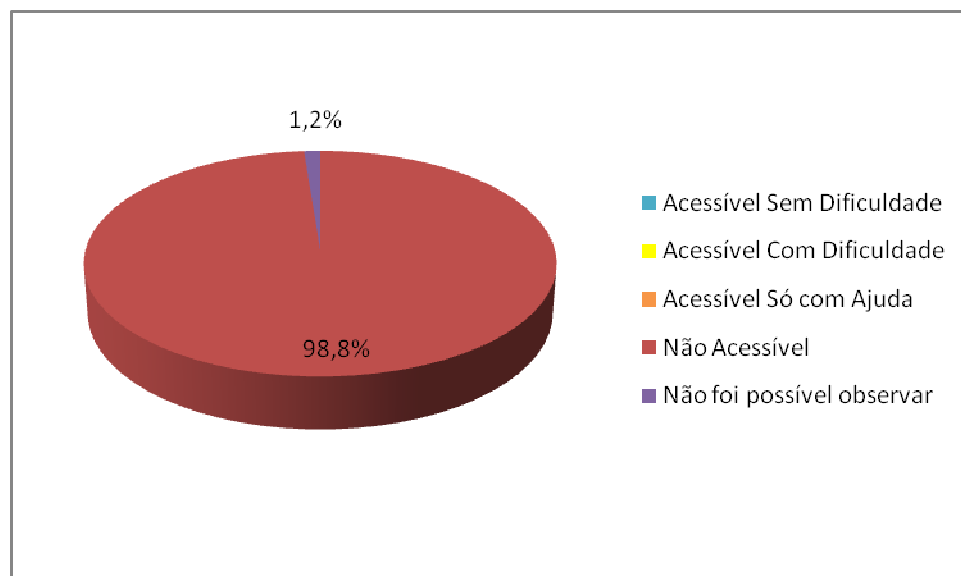


Gráfico 41 - Passagens de Peões no IT3 – Classificação Sem Sinalização Tátil

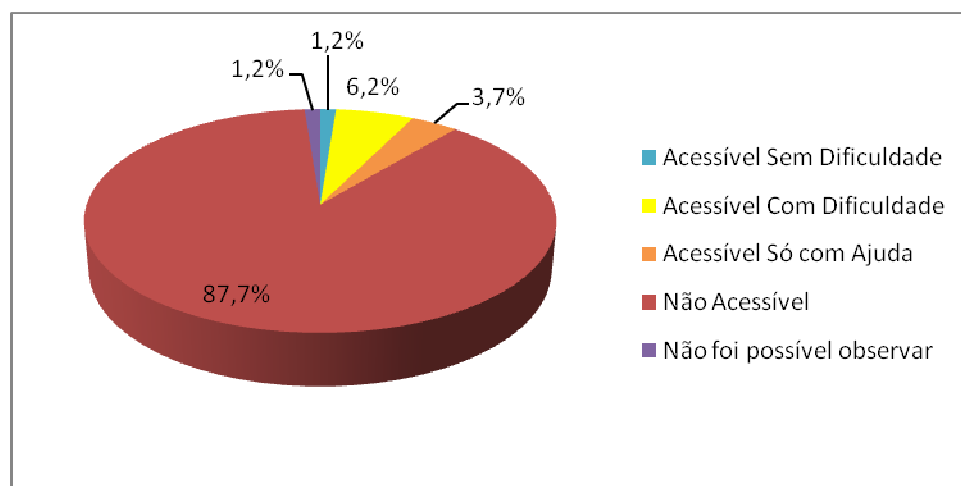


Tabela 49 - Atributos das passagens de peões no IT3

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|----------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Lancil | Frequência | 4 | 10 | 3 | 63 | 1 |
| | Percentagem | 4,9 | 12,3 | 3,7 | 77,8 | 1,2 |
| Inclinação | Frequência | 80 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Percentagem | 98,8 | 0 | 0 | 0 | 1,2 |
| Sinalização Tátil | Frequência | 0 | | | 80 | 1 |
| | Percentagem | 0 | | | 98,8 | 1,2 |
| Desníveis | Frequência | 81 | | | 0 | 0 |
| | Percentagem | 100 | | | 0 | 0 |
| Semáforos | Frequência | 22 | 1 | 17 | 40 | 1 |
| | Percentagem | 27,2 | 1,2 | 21 | 49,4 | 1,2 |
| Separadores Centrais | Frequência | 49 | 24 | 7 | 1 | 0 |
| | Percentagem | 60,5 | 29,6 | 8,6 | 1,2 | 0 |

Gráfico 42 - Tipos de semáforos no IT3

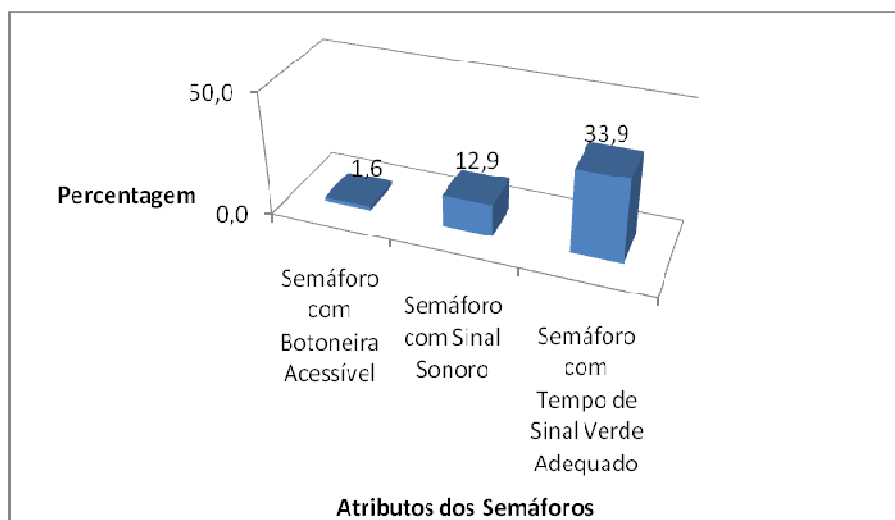


Tabela 50 – Separadores centrais no IT3

| Classificação | Separadores | |
|---------------------------|-------------|-------------|
| | Frequência | Percentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 16 | 33,3 |
| Acessível Com Dificuldade | 24 | 50,0 |
| Acessível Só com Ajuda | 7 | 14,6 |
| Não Acessível | 1 | 2,1 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 |
| Total | 48 | 100 |

4. Itinerário 4 (Entrecampos – Campo Grande – Entrepósito de Transportes)

Gráfico 43 - Passagens de Peões no IT4 – Classificação Geral

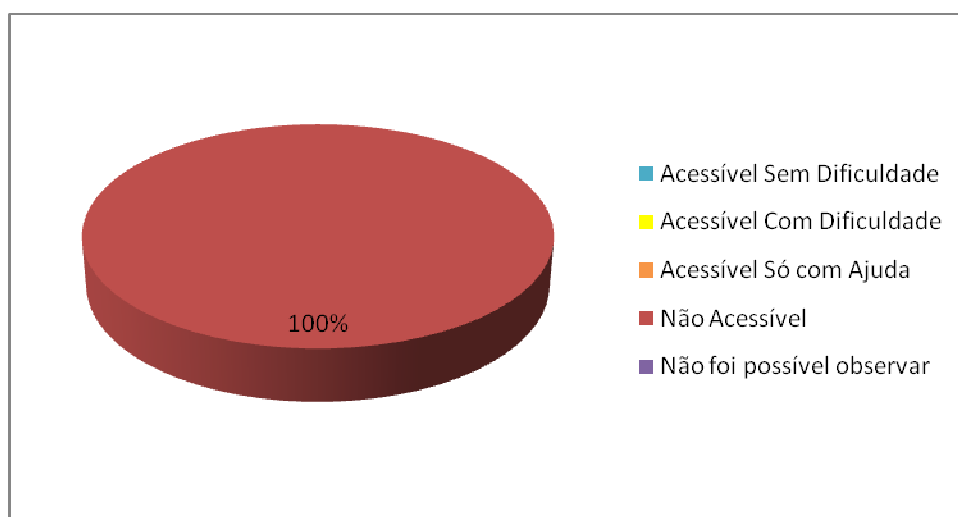
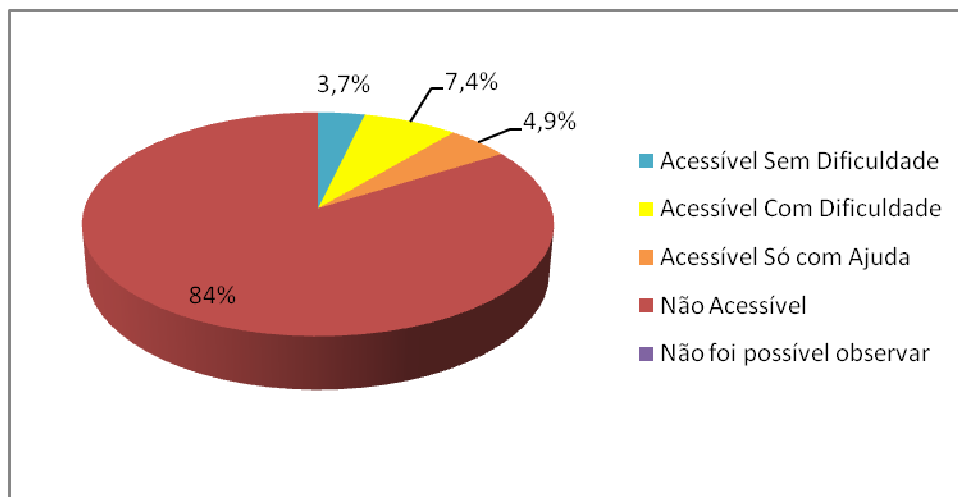
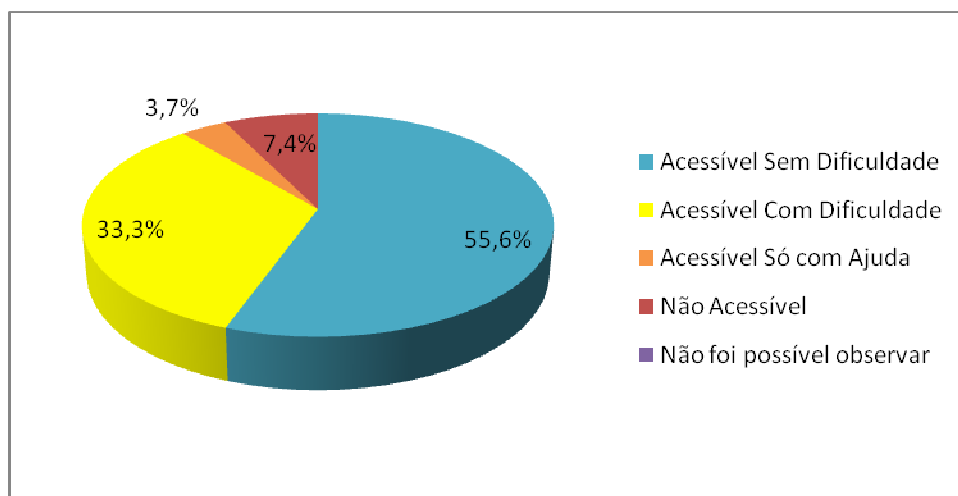


Gráfico 44 - Passagens de Peões no IT4 – Classificação Sem Sinalização Táctil**Tabela 51 – Atributos das passagens de peões no IT4**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|----------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Lancil | Frequência | 6 | 7 | 5 | 63 | 0 |
| | Percentagem | 7,4 | 8,6 | 6,2 | 77,8 | 0 |
| Inclinação | Frequência | 80 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Percentagem | 98,8 | 0 | 0 | 0 | 1,2 |
| Sinalização Táctil | Frequência | 0 | | | 81 | 0 |
| | Percentagem | 0 | | | 100 | 0 |
| Desníveis | Frequência | 79 | | | 2 | 0 |
| | Percentagem | 97,5 | | | 2,5 | 0 |
| Semáforos | Frequência | 43 | 0 | 11 | 27 | 0 |
| | Percentagem | 53 | 0 | 13,6 | 33,3 | 0 |
| Separadores Centrais | Frequência | 69 | 9 | 1 | 2 | 0 |
| | Percentagem | 85,2 | 11,1 | 1,2 | 2,5 | 0 |

Gráfico 45 -Separadores Centrais no IT4**Tabela 52 – Atributos dos separadores centrais no IT4**

| Classificação | Inclinação | | Largura | |
|---------------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | Frequência | Porcentagem | Frequência | Porcentagem |
| Acessível Sem Dificuldade | 16 | 59,3 | 26 | 96,3 |
| Acessível Com Dificuldade | 9 | 33,3 | | |
| Acessível Só com Ajuda | 1 | 3,7 | | |
| Não Acessível | 1 | 3,7 | 1 | 3,7 |
| Não foi possível observar | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |

Gráfico 46- semáforos no IT4

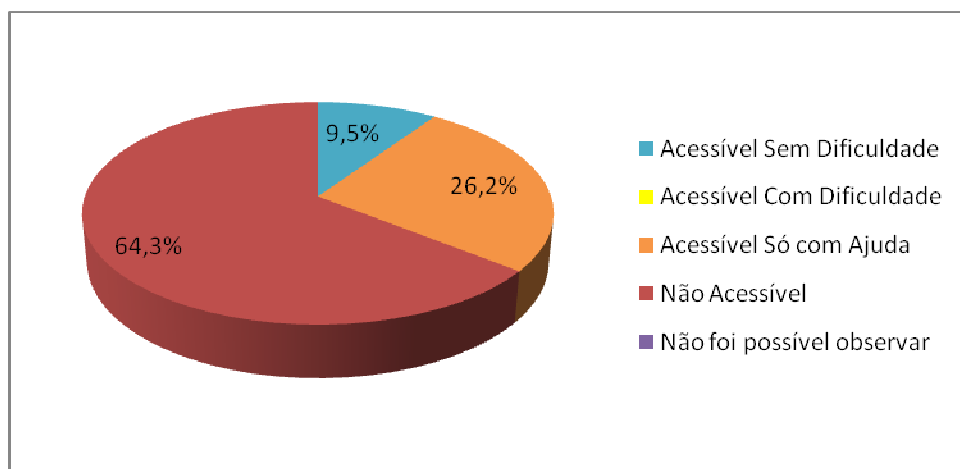
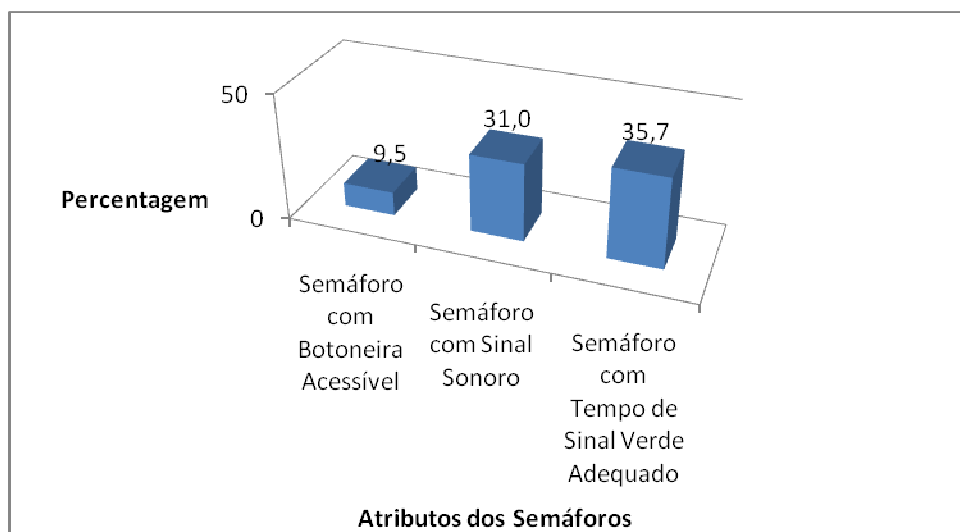


Gráfico 47 - Tipos de semáforos no IT4

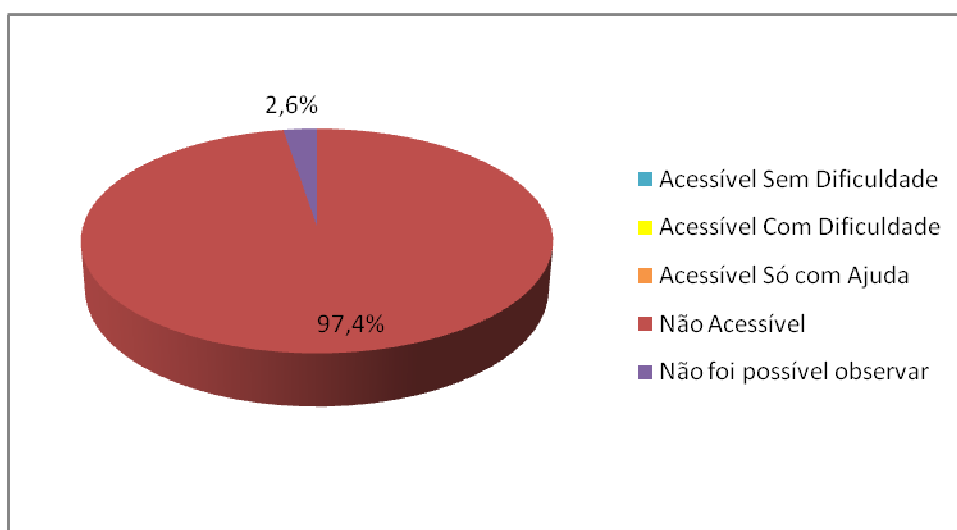


Anexo 32 – Escadaria: Passagens de peões desniveladas**Tabela 53 – Caracterização das passagens de peões desniveladas em escadaria**

| | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-----------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Estado do Piso | 3 | 0 | 0 |
| Continuidade e Regularidade | 0 | 3 | 0 |
| Corrimão | 0 | 3 | 0 |
| Degraus | 0 | 3 | 0 |
| Sinalização Táctil | 0 | 3 | 0 |
| Patins Intermédios | 1 | 2 | 0 |
| Patamar Superior | 1 | 2 | 0 |
| Patamar Inferior | 1 | 2 | 0 |

Anexo 33 – Rampas: passagens de peões desniveladas**Tabela 54 – Caracterização das passagens de peões desniveladas em rampa**

| | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Estado do Piso | 2 | 0 | 0 |
| Inclinação | 0 | 2 | 0 |
| Corrimão | 0 | 2 | 0 |
| Largura | 2 | 0 | 0 |
| Sinalização Táctil | 0 | 2 | 0 |
| Plataformas Horizontais de Descanso | 1 | 1 | 0 |
| Protecção das Rampas | 0 | 0 | 2 |

Anexo 34 - Análise dos passeios com passagens de peões: visão por itinerários**1. Itinerário 1 (Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré)****Gráfico 48 – Passeios com passagens de peões no IT1 – Classificação Geral****Tabela 55 – Passeios com passagens de peões no IT1 – Classificação Sem Sinalização Táctil**

| | Frequência | Percentagem |
|---------------------------|------------|-------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 6 | 5,1 |
| Acessível Com Dificuldade | 8 | 6,8 |
| Acessível Só com Ajuda | 6 | 5,1 |
| Não Acessível | 88 | 75,2 |
| Não foi possível observar | 9 | 7,7 |
| Total | 117 | 100 |

2. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha)**Tabela 56 - Passeios com passagens de peões no IT2 – Classificação Geral**

| | Frequência |
|---------------------------|------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 0 |
| Acessível Com Dificuldade | 0 |
| Acessível Só com Ajuda | 0 |
| Não Acessível | 110 |
| Não foi possível observar | 0 |
| Total | 110 |

Tabela 57 – Passeios com passagens de peões no IT2 – Classificação Sem Sinalização Táctil

| | Frequência | Percentagem |
|---------------------------|------------|-------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 0 | 0 |
| Acessível Com Dificuldade | 4 | 3,6 |
| Acessível Só com Ajuda | 8 | 7,3 |
| Não Acessível | 98 | 89,1 |
| Não foi possível observar | 0 | 0 |
| Total | 110 | 100 |

3. Itinerário 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos)**Tabela 58 - Passeios com passagens de peões no IT3 – Classificação Geral**

| | Frequência |
|---------------------------|------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 0 |
| Acessível Com Dificuldade | 0 |
| Acessível Só com Ajuda | 0 |
| Não Acessível | 49 |
| Não foi possível observar | 0 |
| Total | 49 |

Tabela 59 – Passeios com passagens de peões no IT3 – Classificação Sem Sinalização Táctil

| | Frequência | Percentagem |
|---------------------------|------------|-------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 0 | 0,00 |
| Acessível Com Dificuldade | 3 | 6,12 |
| Acessível Só com Ajuda | 1 | 2,04 |
| Não Acessível | 44 | 89,80 |
| Não foi possível observar | 1 | 2,04 |
| Total | 49 | 100,00 |

4. Itinerário 4 (Entrecampos – Campo Grande – Entrepasto de Transportes)**Tabela 60 - Passeios com passagens de peões no IT4 – Classificação Geral**

| | Frequência |
|----------------------------------|-------------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 0 |
| Acessível Com Dificuldade | 0 |
| Acessível Só com Ajuda | 0 |
| Não Acessível | 99 |
| Não foi possível observar | 3 |
| Total | 49 |

Tabela 61 – Passeios com passagens de peões no IT4 – Classificação Sem Sinalização Táctil

| | Frequência | Percentagem |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|
| Acessível Sem Dificuldade | 1 | 0,98 |
| Acessível Com Dificuldade | 3 | 2,94 |
| Acessível Só com Ajuda | 3 | 2,94 |
| Não Acessível | 92 | 90,20 |
| Não foi possível observar | 3 | 2,94 |
| Total | 102 | 100,00 |

Anexo 35 – Paragens de Autocarro

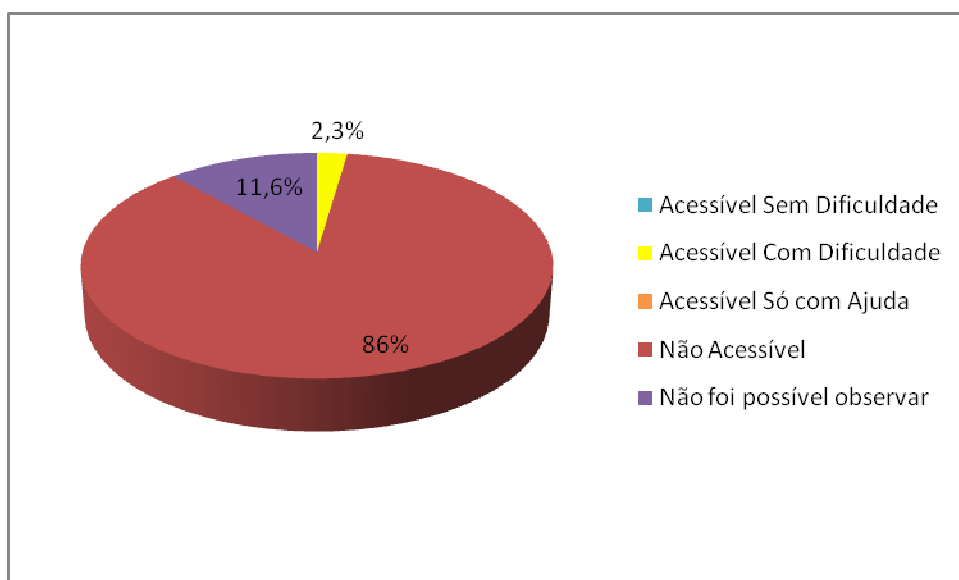
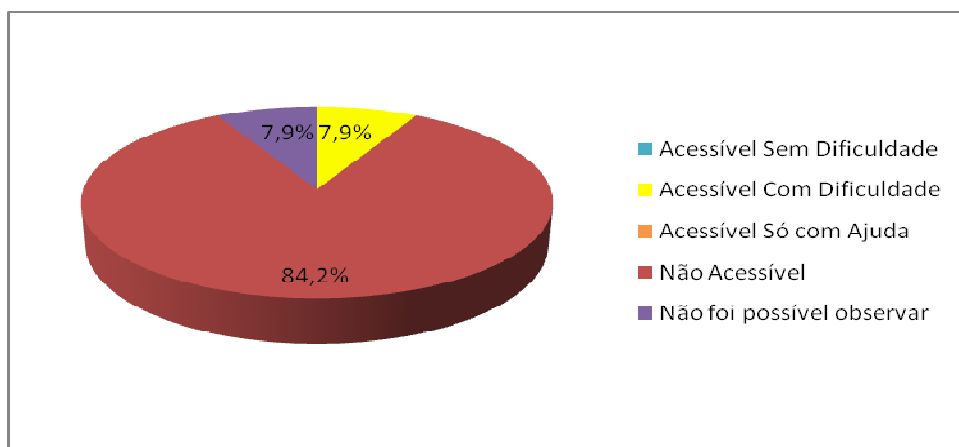
Gráfico 49 – Classificações das Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público –
Classificação Geral

Tabela 62 – Atributos das paragens

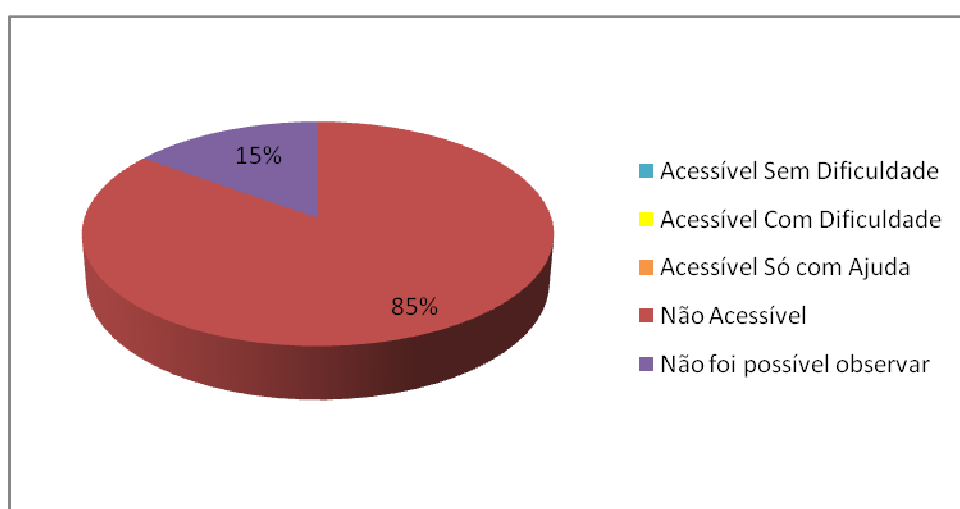
| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Passeio com passagem de peões | Frequência | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 112,0 | 14,0 |
| | Percentagem | 0,0 | 2,3 | 0,0 | 86,8 | 10,9 |
| Obstáculos | Frequência | 108,0 | 1,0 | | 16,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 83,7 | 0,8 | | 12,4 | 3,1 |
| Desnível no Acesso à paragem | Frequência | 129,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Abrigo | Frequência | 104,0 | 5,0 | 5,0 | 9,0 | 6,0 |
| | Percentagem | 80,6 | 3,9 | 3,9 | 7,0 | 4,7 |
| Espaço para Aproximação | Frequência | 124,0 | | | 1,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 96,1 | | | 0,8 | 3,1 |
| Informação nas Paragens | Frequência | 125,0 | | | 0,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 96,9 | | | 0,0 | 3,1 |

Tabela 63– Atributos dos abrigos

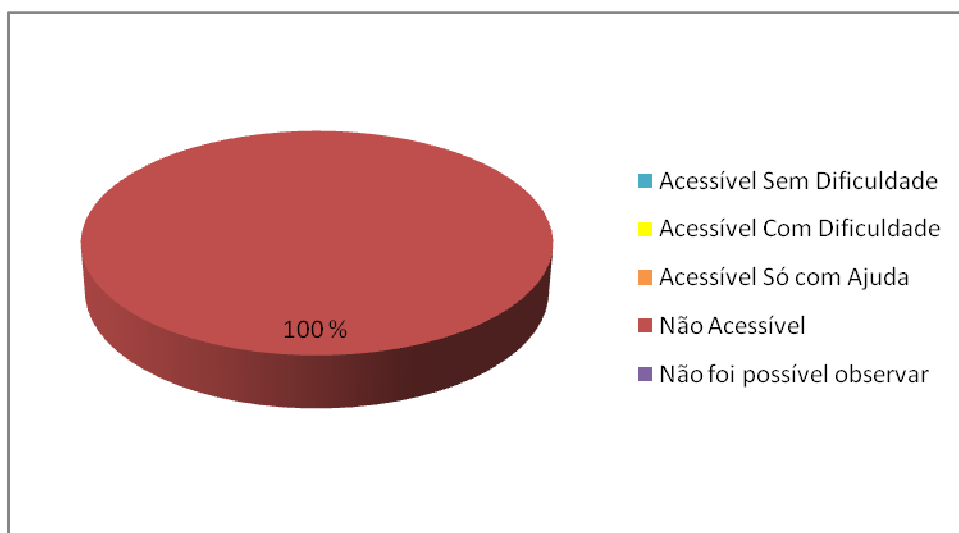
| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Acesso à Paragem | Frequência | 103,0 | 0,0 | 0,0 | 6,0 | 6,0 |
| | Percentagem | 89,6 | 0,0 | 0,0 | 5,2 | 5,2 |
| Desnível no Abrigo | Frequência | 100,0 | 6,0 | 5,0 | 0,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 87,0 | 5,2 | 4,3 | 0,0 | 3,5 |
| Zona de Permanência | Frequência | 108,0 | | | 3,0 | 4,0 |
| | Percentagem | 93,9 | | | 2,6 | 3,5 |

Anexo 36 - Análise das Paragens de Autocarro: visão por itinerário**1. Itinerário 1 (Rossio – Praça do Comércio – Cais do Sodré)****Gráfico 50 - Classificações das Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT1 – Classificação Geral****Tabela 64 - Atributo das paragens no IT1**

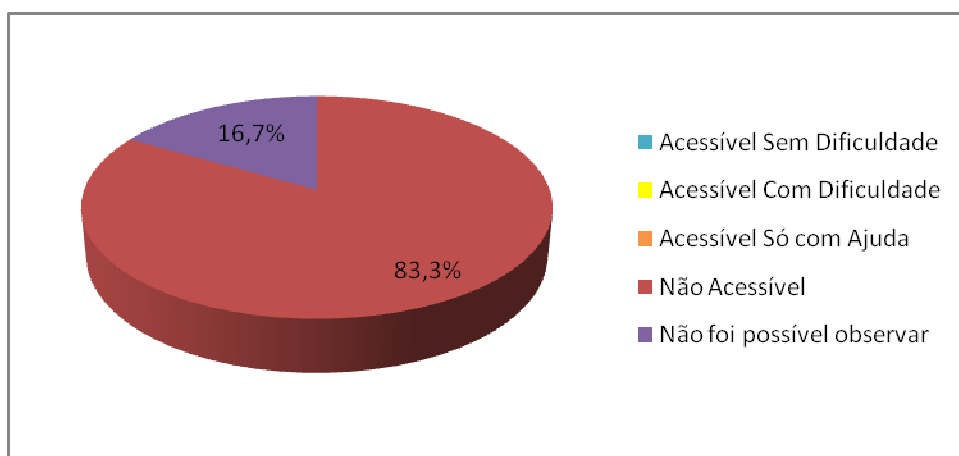
| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Passeio com passagem de peões | Frequência | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 32,0 | 3,0 |
| | Porcentagem | 0,0 | 7,9 | 0,0 | 84,2 | 7,9 |
| Obstáculos | Frequência | 35,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 92,1 | 0,0 | 0,0 | 7,9 | 0,0 |
| Desnível no Acesso à paragem | Frequência | 38,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Abrigo | Frequência | 36,0 | 0,0 | 2,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 94,7 | 0,0 | 5,3 | 0,0 | 0,0 |
| Espaço para Aproximação | Frequência | 38,0 | | | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | | | 0,0 | 0,0 |
| Informação nas Paragens | Frequência | 38,0 | | | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | | | 0,0 | 0,0 |

2. Itinerário 2 (Restauradores – Marquês de Pombal - Saldanha)**Gráfico 51 - Classificações das Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT2 – Classificação Geral****Tabela 65 - Atributos das paragens no IT2**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Passeio com passagem de peões | Frequência | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 34,0 | 6,0 |
| | Percentagem | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 85,0 | 15,0 |
| Obstáculos | Frequência | 36,0 | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 90,0 | 0,0 | 0,0 | 10,0 | 0,0 |
| Desnível no Acesso à paragem | Frequência | 40,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Abrigo | Frequência | 33,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 0,0 |
| | Percentagem | 82,5 | 2,5 | 2,5 | 12,5 | 0,0 |
| Espaço para Aproximação | Frequência | 40,0 | | | | 0,0 |
| | Percentagem | 100,0 | | | | 0,0 |
| Informação nas Paragens | Frequência | 40,0 | | | | 0,0 |
| | Percentagem | 100,0 | | | | 0,0 |

3. Itinerário 3 (Saldanha - Cpo. Pequeno - Entre Campos)**Gráfico 52 - Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT3 – Classificação Geral****Tabela 66 – Atributos das paragens no IT3**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Passeio com passagem de peões | Frequência | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 21,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 0,0 |
| Obstáculos | Frequência | 16,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 76,2 | 0,0 | 0,0 | 23,8 | 0,0 |
| Desnível no Acesso à paragem | Frequência | 21,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Abrigo | Frequência | 21,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Espaço para Aproximação | Frequência | 21,0 | | | | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | | | | 0,0 |
| Informação nas Paragens | Frequência | 21,0 | | | | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | | | | 0,0 |

4. Itinerário 4 (Entrecampos – Campo Grande – Entrepasto de Transportes)**Gráfico 53 - Classificações das Paragens de autocarro do serviço de transporte colectivo público no IT4 – Classificação Geral****Tabela 67 - Atributos das paragens no IT4**

| | | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| Passeio com passagem de peões | Frequência | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 25,0 | 5,0 |
| | Porcentagem | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 83,3 | 16,7 |
| Obstáculos | Frequência | 25,0 | 1,0 | | 4,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 83,3 | 3,3 | | 13,3 | 0,0 |
| Desnível no Acesso à paragem | Frequência | 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Abrigo | Frequência | 22,0 | 0,0 | 1,0 | 3,0 | 4,0 |
| | Porcentagem | 73,3 | 0,0 | 3,3 | 10,0 | 13,3 |
| Espaço para Aproximação | Frequência | 25,0 | | | 1,0 | 4,0 |
| | Porcentagem | 83,3 | | | 3,3 | 13,3 |
| Informação nas Paragens | Frequência | 30,0 | | | 0,0 | 0,0 |
| | Porcentagem | 100,0 | | | 0,0 | 0,0 |

Anexo 37 – Análise do Metro**Tabela 68 – Atributos do Metropolitano**

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Átrio | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 |
| Estado do Piso | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Continuidade e Regularidade | 4 | | | 0 | 0 |
| Obstáculos | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Patamares, galerias e corredores | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Desnível | 0 | | | 3 | 1 |
| Torniquetes | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cais de chegada do veículo | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| Sinalética | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |

Tabela 69 - Atributos dos ascensores das estações de metro

| | Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível | Não Foi possível observar |
|-------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Patamar diante da Porta | 6 | 5 | 3 |
| Porta | 0 | 11 | 3 |
| Cabine | 11 | 0 | 3 |
| Barras de Apoio | 8 | 3 | 3 |
| Comandos Internos | 11 | 0 | 3 |
| Comandos Externos | 11 | 0 | 3 |

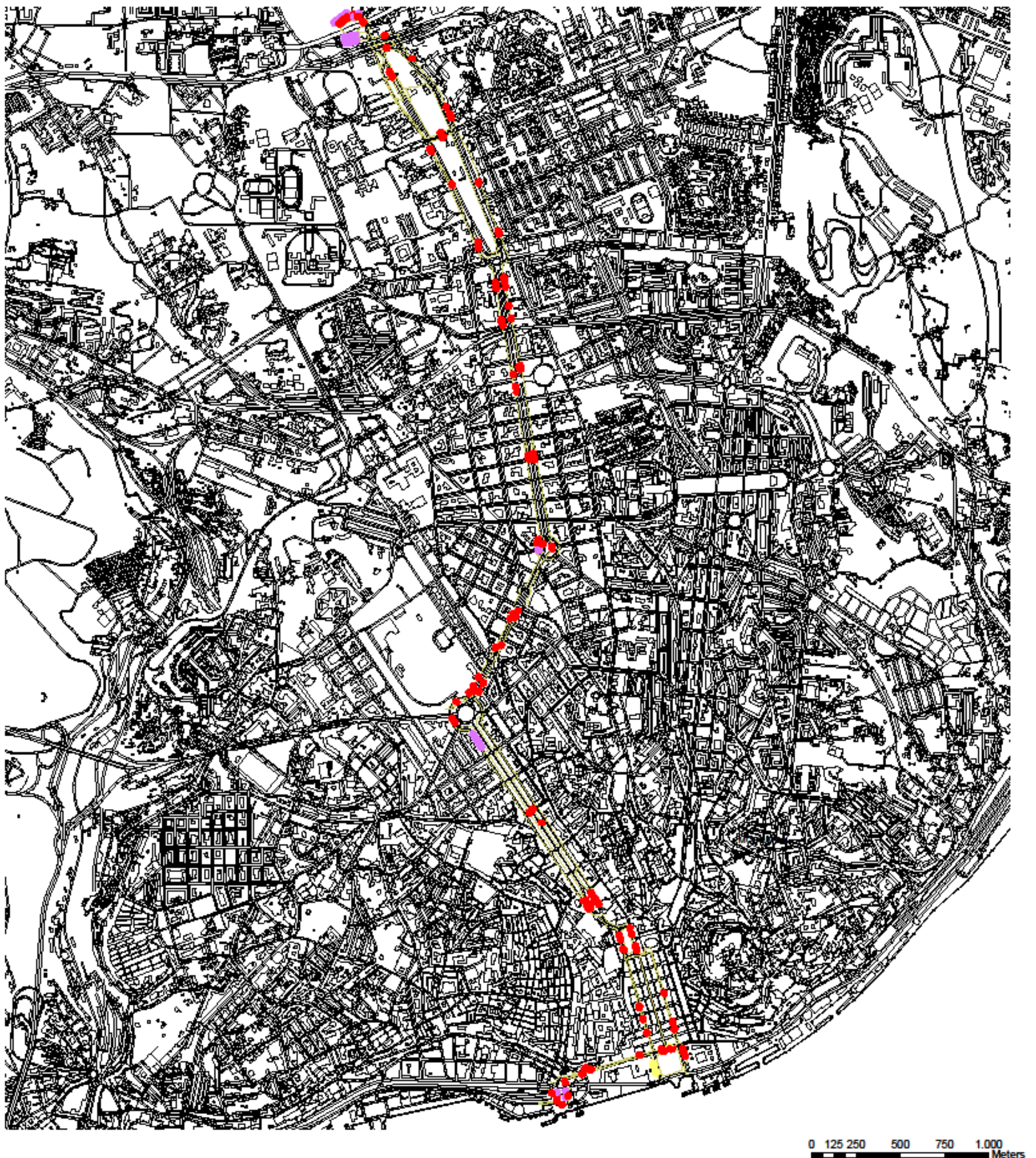
Tabela 70 - Atributos das máquinas automáticas de venda de títulos

| | Acessível Sem Dificuldade | Acessível Com Dificuldade | Acessível Só com Ajuda | Não Acessível | Não foi possível observar |
|---|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Zona de Aproximação | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Comandos | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| Dispositivo de Inserção do produto | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| Dispositivo de Retirada do produto | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Teclas Numéricas | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |

Mapas

Mapa 10

Paragens de Autocarro e Estações de Metro - Classificação Geral



Legenda

— Percurso Observado

Estações de Metro com Classificação Geral

■ Não Acessível

BUS com Classificação Geral

■ Acessível Com Dificuldade

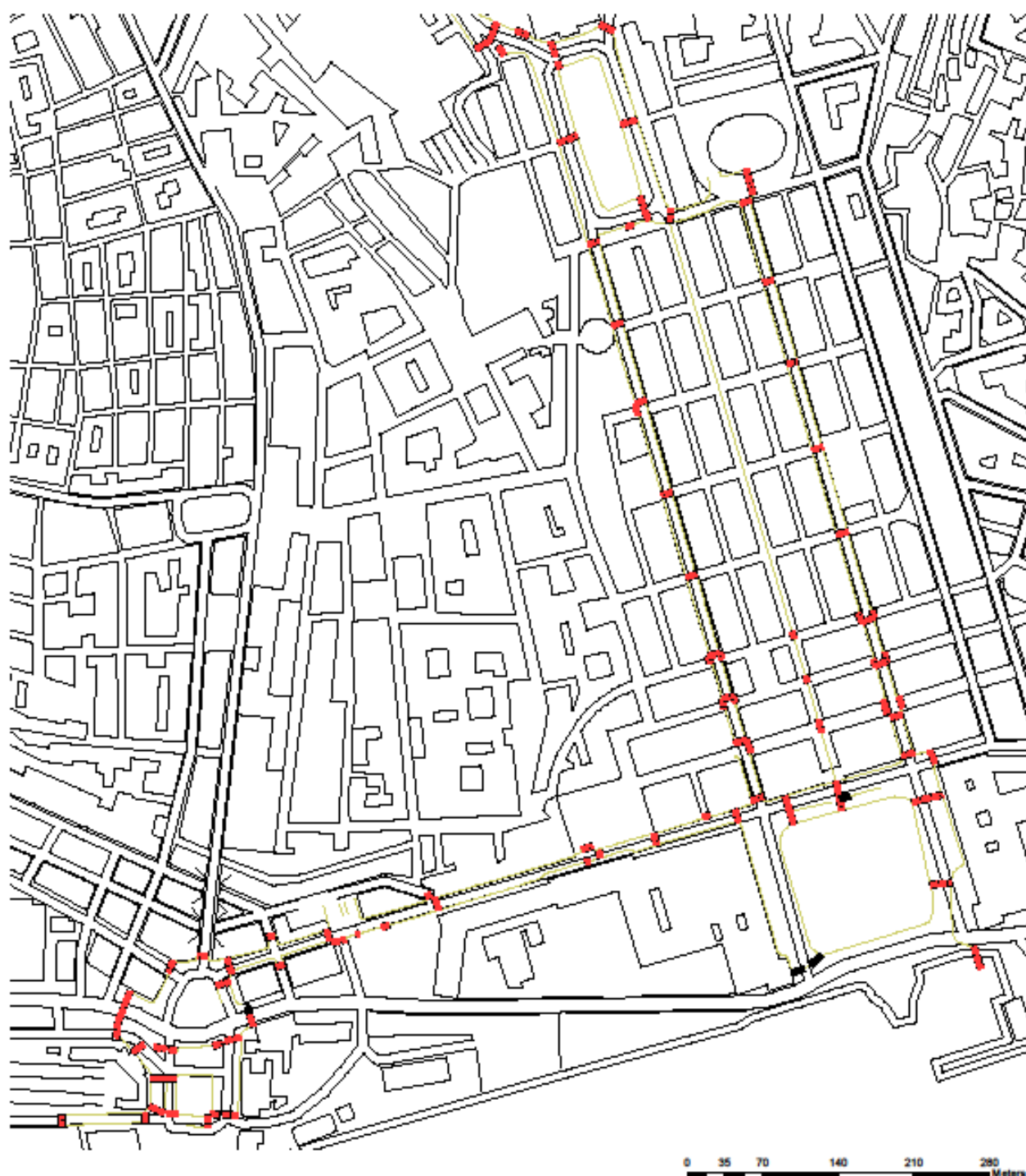
■ Não Acessível

■ Não foi possível observar



Mapa 11

Passagens de Peões no IT1 - Classificação Geral

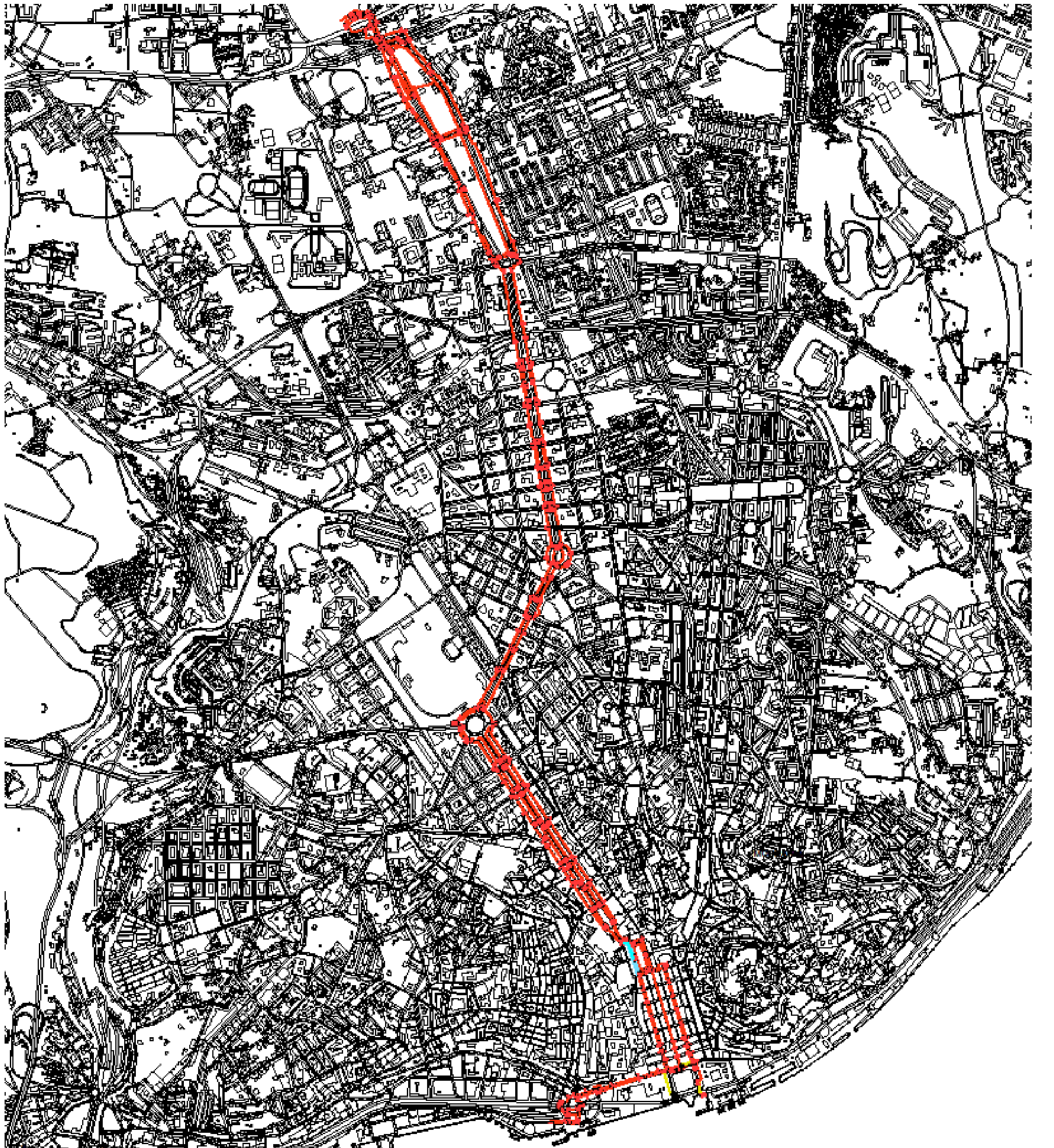


Legenda

- Não Acessível
- Não foi possível observar

Mapa 12

Passeios e Passagens de Peões - Classificação Geral



Legenda

Passeios Com Classificação Geral Passadeiras Com Classificação Geral

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| Acessível Sem Dificuldade | Não Acessível |
| Acessível Com Dificuldade | Não foi possível observar |
| Não Acessível | |
| Não foi possível observar | |

0 125 250 500 750 1.000 Meters

